Breslauer  Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspr. in Breslau 5 Mark, Wochen-Abonnem. 50 Pf., außerhalb pro Quartal incl. Porto 6 Mark 50 Pf. — Insertionsgebühr für den Raum einer sechstheiligen Petit-Zeile 20 Pf., Reclame 50 Pf.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag und Montag einmal, an den übrigen Tagen zweimal erscheint.

Nr. 196. Mittag-Ausgabe. Siebenundfünfzigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt. **Donnerstag, den 27. April 1876.**

Deutschland.

O. C. Landtags-Verhandlungen.

42. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. April.

11 Uhr. Am Ministertische Camphausen, Graf zu Eulenburg, Falck, Achenbach, Friedenthal, Ministerial-Director Weishaupt u. A. Fürst Bismarck, dem der Präsident des Reichseisenbahnamtes Maybach assistirt, erscheint nach 1 Uhr gegen Schluß der Rede Richters. Die Tribünen sind überfüllt.

Auf der Tagesordnung steht die erste Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Uebertragung der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich. Es melden sich 16 Redner zum Wort, 7 für die Vorlage: Hammacher, von Sybel, von Wedell (Malchow), Graf Bethusy-Huc, Lasker, Nung und Miquel; 9 gegen die Vorlage: Richter (Hagen), Berger, Reichensperger, Hänel, Virchow, Windthorst (Meppen), von Schorlemer-Alst, Biesenbach und Kalle.

Abg. Richter (Hagen): Bei einer ersten oberflächlichen Betrachtung könnte die Vorlage durchaus unverfänglich erscheinen. Was, könnte man fragen, wird durch dieselbe denn groß verändert? Die preußischen Staatsbahnen gehen an das Reich über, König Wilhelm regiert dort wie hier, Fürst Bismarck steht dort wie hier an der Spitze der Geschäfte; die Majorität der Reichstagsabgeordneten sind Preußen und viele von uns brauchen nur von hier nach der Leipzigerstraße Nr. 4 zu gehen, um denselben Einfluß auf die preußischen Bahnen zu gewinnen, den wir hier aufgeben sollen. Faßt man aber die Frage nur etwas schärfer ins Auge, so wird es klar, daß keine so inhaltsschwere Frage seit dem Jahre 1866 an das preußische Abgeordnetenhaus herangetreten ist. (Sehr wahr!) Wenn die preußischen Bahnen für sich allein auf das Reich übergehen, so erlangt das Reich nur in einem Staate des Reiches einen Besitz und Einfluß. Preußen allerdings wird fester an das Reich gekettet, desto mehr aber werden die Bande der Einheit den anderen Staaten gegenüber innerhalb des Reiches gelockert. (Sehr wahr!) Das Verkehrsgebiet der kleinen Nacharstaaten Preußens, wie Anhalt, Waldeck, Lippe u. A. und ihr Interesse, welches sie an den preußischen Bahnen haben, ist ein so verschwindendes im Verhältniß zum ganzen Reich, daß man sich dort gewiß wundern wird, dieses als Hauptmotiv für die Vorlage angeführt zu sehen.

Man glaubte auch eine Concession den übrigen Bundesstaaten zu machen, wenn man ihnen in dieser Form einen Einfluß auf die preußischen Bahnen einräumt, welche auch im Besitz Preußens einen mächtigen Einfluß auf die Bahnen der übrigen Bundesstaaten ausüben. Preußen ist die Vormacht im Reiche von fast bestimmendem Einfluß für die Reichsangelegenheiten und man weigert sich daher mit Recht in Baiern und Würtemberg sieben Achtel des Einflusses auf die eigenen Staatsbahnen an das Reich abzutreten und dafür ein Achtel des Einflusses auf die preußischen Bahnen einzutauschen. An jeder Eisenbahn besteht ein einheitliches Interesse Deutschlands, aber daneben ein locales, nachbarliches der von der betreffenden Bahn unmittelbar durchschnittenen Verkehrsgebiete. Was würden nun diese Staaten verlieren, wenn es wahr ist, daß Preußen, auch wenn es seine Bahnen behält, nur deutsche Interessen bei der Verwaltung maßgebend sein lassen kann. Naturgemäß wird aber auch Preußen die speciellen preußischen Verkehrsinteressen berücksichtigen müssen. Stützt sich aber das Interesse des preußischen Verkehrsgebiets auf den Credit des Reiches, so entsteht ein Mißbehagen, das wir bereits bei den elsaß-lothringischen Bahnen empfunden haben. Damals erschollen lebhaft in der Budget-Commission des Reichstages die Klagen aus Baden, daß die reichsländischen Bahnen den badischen Concurrenz machten, gestützt auf das Finanzwesen und den Credit des Reichs, welcher ein Particularstaat nicht gewachsen sei. Dabei ist Elsaß-Lothringen der am wenigsten einflußreiche Particularstaat des Reiches, während Preußen die Vormacht ist. Werd[illegible]n nächstens preußische Staatsbahnen aus Reichsmitteln gebaut, so wird [illegible] Vorwurf erheben, besondere preußische Interessen würden gepflegt [illegible] die Mittel des Reiches (Sehr wahr! links), zumal wenn Reichs-Anleihen in Concurrenz treten mit den Anleihen der Particularstaaten. Die Sache i[illegible]ch mißlicher bei dem finanziellen Zustande der preußischen Bahnen, von denen ein Drittel im Bau begriffen ist. Denn Minister Achenbach hat erst angefangen, unwirthschaftliche Bahnen zu bauen, als die übrigen Gründer bereits aufgehört hatten. (Heiterkeit.) Was die preußischen Staatsbahnen werth sind, ist gar nicht zu sagen. Wir werden dem Reiche gewiß keine große Forderungen stellen, etwa eine dem marktgängigen Zinsfuße des Anlagecapitals entsprechende Rente verlangen. Aber man mag die Rente so mäßig stellen, wie man will, immer wird im Reiche der Verdacht nahe liegen, daß die Vormacht Preußen zu Ungunsten der Anderen specifisch preußische Interessen pflegt.

Mit der Uebertragung der preußischen Staatsbahnen verzichten wir auf eine wirksame Aufsicht auf die Bahnen anderer Staaten und doch handelt es sich für das Reich nicht wie bisher in Preußen um die concurrirenden Interessen einzelner Linien desselben Verkehrsgebietes, sondern um die Concurrenz deutscher Verkehrsgebiete mit einander. Soweit Sie in unsern parlamentarischen Verhandlungen zurückschlagen, immer ist die Klage lebendig, daß die Vereinigung der Verwaltung von Staats- und Privatbahnen die größten Unzuträglichkeiten zur Folge hat. Deren Beseitigung erachteten 1869 gelegentlich der Discussion über die Ministerverantwortlichkeit Twesten und Unruh als einen Hauptvorzug der Stiftung eines Verkehrsministeriums. Die Berichte der Eisenbahnuntersuchungscommission, die Resolutionen dieses Hauses sind voll von solchen Klagen, die noch im Juli vorigen Jahres Präsident Maybach in der Delegirten-Conferenz wiederholte. Ohne den Besitz eigener Bahnen soll das Reich keine wirksame Aufsicht führen können? Das Selbstbewußtsein des Reichseisenbahnamtes hat diesen Mangel bisher nicht beeinträchtigt. (Hört!) Und dann, mit der besseren Erkenntniß geht die Unschuld verloren. (Heiterkeit.) Mit dem Verluste der Unparteilichkeit aber gewinnen auch noch andere, als nur Eisenbahninteressen die Oberhand. Die elsaß-lothringische Bahn gerade war diejenige, die noch einige Wochen früher als die anderen Verwaltungen die Tariferhöhungen einführte, nicht nur in Bezug auf die Güter-, sondern auch auf die Personentarife. Der Phylax des Reiches fraß zuerst aus dem gemeinsamen Korbe, den er bewachen sollte. (Heiterkeit.) In Preußen beeinflußt der Finanzminister die Verwaltung, glauben Sie etwa, daß im Reiche der Kriegsminister nicht viel gefährlicher ist? Ist doch fast die ganze Reichsfinanzverwaltung nur für seine Bedürfnisse. Wir begegnen dem Merkmal einer Umkehr in der ganzen Eisenbahnpolitik des Reiches, einer Verwirrung und Verschlechterung des bisherigen Zustandes, (Oho!) so daß ganz unhaltbare Zustände entstehen. (Widerspruch.) Aber das wollen Sie ja auch gar nicht, daß nur die preußischen Bahnen auf das Reich übergehen — sie können nicht allein übergehen. — (Sehr wahr!)

Es mag eine ganz richtige Tactik sein, die Sache so darzustellen, als handle es sich nur um untergeordnete, wenig bedenkliche Sachen. Aber es ist nur der erste Schritt, der Ueberwindung kostet, das Ende ist nichts Anderes, als der Uebergang sämmtlicher deutschen Eisenbahnen auf das Reich. (Sehr wahr!) Nach den Motiven zwar will man sich mit nur einer Linie in jeder Verkehrsrichtung begnügen, aber wer alle Etappenstraßen besitzt, beherrscht das ganze Land. Die übrigen Bahnen, die sich dann kümmerlich fristen, treten in die Stellung eines Agenten zu seinem Geschäftshause. — Die Wandlung in der Eisenbahnpolitik hat sich vorzubereiten angefangen, seitdem Präsident Maybach an die Spitze des Reichseisenbahnamtes trat. Bis dahin handelte es sich nur darum, dem Reiche eine wirksame Aufsicht zu geben, wo particularistische Interessen, die nicht Eisenbahn-Interessen sind, diese kreuzen, und dazu hätten wir wahrlich überall mitgearbeitet. Präsident Maybach scheint seine Aufgabe ähnlich zu fassen, wie der Leiter einer Staatsbahn, er will — das ist der Kernpunkt der neuen Politik — das Reich soll leiten, verwalten, die Eisenbahn-Directionen sollen zu ihm in das Verhältniß von Ober-Controleuren treten, nicht der naturgemäßen, eigenartigen Entwickelung aus sich heraus soll das Eisenbahnwesen in Deutschland überlassen werden, nein, die ganze Initiative soll abhängig werden vom Reichseisenbahnamte. Eine solche Steigerung des Einflusses kann nun erstrebt werden, um einem Reformator die Mittel zu gewähren, seinen neuen Ideen um so rascheren Eingang zu verschaffen. Wenn aber dieser höhere Einfluß Selbstzweck ist, wenn man glaubt, daß schon die Concentrirung des Einflusses diese Vortheile schafft, dann kann man mit solchen Anschauungen ebenso nahe, wie einem Reformator, einem Bureaukraten stehen. (Hört! hört!) Der Präsident Scheele hat im Jahre 1874 einen Eisenbahngesetzentwurf veröffentlicht, der ja in der That neue Ideen enthielt; aber auch den besten Freunden des Entwurfs schienen diese Ideen in einer Form hervorzutreten, welche nicht reif für die Arbeiten der Gesetzgebung war. Man beging auch den Fehler, die Reform der Eisenbahngesetzgebung an allen Punkten zugleich zu beginnen. Der Entwurf dagegen, der im Jahre 1875 vorberathen ist, enthält überhaupt keine neue Idee über ein materielles Eisenbahnrecht, sondern nur das Verlangen von Vollmachten zur Befugnißerweiterung für das Reichseisenbahnamt und die Reichsbehörden.

Das Reichseisenbahnamt, die Reichsverwaltung soll die Vollmacht erhalten, Normativbestimmungen zu erlassen über die Ertheilung von Concessionen, über den Bau und die Ausrüstung der Bahnen, über die Vergütung beim Bahntransport, über die Fahrpläne, über die einheitliche Benutzung des Wagenparks, Normativbestimmungen über die Dotirung der Reserve- und Erneuerungsfonds, über Anstellung der Beamten, über die Bestätigung und Absetzung der Eisenbahn-Directoren durch das Reich. Mich hat bei der Lesung des Entwurfs das eine gewundert, warum man die Sache in so viele Paragraphen vertheilt, warum nicht einfach ausspricht: Das Reichseisenbahnamt verwaltet und regelt das deutsche Eisenbahnwesen. (Sehr wahr!) Nun hat man gesagt, die Aufnahme, die dieser Entwurf in der Delegirten-Conferenz der Staaten im Juni v. J. fand, beweise die Unmöglichkeit des Zustandekommens eines Reichseisenbahngesetzes in Deutschland. Näheres wird nicht berichtet; aber nach den Mittheilungen aus dem literarischen Bureau des Staatsministeriums haben wir in der heutigen Sitzung die Darlegung über den Verlauf dieser Delegirten-Conferenz zu erwarten. Ich war darum dem Postboten sehr dankbar, der mir das nothwendige Material über diese Delegirten-Conferenz einige Zeit vorher überbrachte (Heiterkeit), insofern ich damit einen selbstständigen Maßstab zur Beurtheilung dessen gewann, was in der Conferenz vorgebracht ist. Zu diesen Conferenzen waren die Vertreter derjenigen Staaten eingeladen, die überhaupt an den Eisenbahnen ein finanzielles Interesse haben, also alle Mittelstaaten, Baiern, Würtemberg, Sachsen, Baden, Hessen, ferner Thüringen, Oldenburg, Lübeck, Bremen, Hamburg, und ich weiß nicht, weshalb man die Vertreter anderer Staaten, wie Braunschweig und Mecklenburg, fortließ. Ich bin übrigens weit entfernt, mich irgendwie mit dem Standpunkte dieser Regierungen zu identificiren. Das Reichseisenbahngesetz hat in seinen Grundlagen einen einmüthigen Widerstand aller Regierungen gefunden, mit Ausnahme der drei Hauptstädte, die selbst an dem Eisenbahncomplex nicht betheiligt sind. Alle diese Regierungen haben sich von vornherein bereit erklärt, zum Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes mitzuwirken; es ist dies von dem sächsischen Vertreter auch betont worden, während andererseits der badische Vertreter am schärfsten gegenüber dem Reichseisenbahngesetzentwurf Opposition nahm, indem er mit nackten Worten sagte: Dieser Entwurf greift die Lebensfähigkeit, die Existenzfähigkeit des badischen Staates an.

Man war verschiedener Meinung darüber, ob dem Reiche eine unmittelbare oder mittelbare Aufsicht gegeben werden solle. Man einigte sich dahin, daß man die einzelnen Artikel des Gesetzentwurfs durchberathen wolle, die nur im Wege des Gesetzes zur Geltung gebracht werden können. Es waren äußerst technisch sachliche Verhandlungen gewesen, die sich durch 5 Sitzungen hinzogen. Am Schlusse der vorletzten Sitzung erklärte allerdings der Präsident Maybach sein Bedauern über das wesentlich negative Resultat der Verhandlungen, welche Anschauungsweise die Commissarien von Sachsen, Würtemberg und Baden nicht theilten. Der Präsident erklärte, daß er höheren Orts über das Resultat der Berathungen Vortrag halten und dann in der Schlußsitzung sich mit den Commissarien verständigen werde. Diese Schlußsitzung, welche wohl nach einem Vortrage höheren Orts stattfand, zeitigte einen Umschwung in der Meinung des Präsidenten Maybach, welcher auch von verschiedenen Delegirten constatirt wurde. — Präsident Maybach sprach sogar die Hoffnung aus, daß man für eine etwaige Frühjahrssession das Gesetz zur Vorlage bringen werde. (Hört! Hört!) Es kommt mir hierbei darauf an, die falschen Darstellungen der officiösen preußischen Presse zu widerlegen. In der Conferenz erschienen sämmtliche Delegirten auf dem Standpunkte des Reichseisenbahnamtes stehend, und namentlich war die würtembergische Erklärung in dieser Beziehung bemerkenswerth. Fast alle Delegirte wünschten ein Reichseisenbahngesetz mit erweiterten Befugnissen für das Reich, und Präsident Maybach war damit einverstanden. Nun, entweder müssen Sie annehmen, daß diese Eisenbahngelehrten incl. des Herrn Präsidenten Maybach es verstanden haben, den Grundsatz, daß die Sprache erfunden ist, um die Gedanken zu verbergen, noch entschiedener zum Ausdruck gebracht haben, als jemals eine Diplomatenconventikel, und ich weiß dann überhaupt nicht, welchen Werth man auf solche Conferenzen legen will, oder man muß annehmen, daß die Sache durchaus nicht so schlimm steht, daß die Aussicht nicht abgeschnitten war, zu einer gemeinschaftlichen Basis in der deutschen Eisenbahngesetzgebung auf anderem Wege zu kommen. Ich behaupte, ein Eisenbahngesetz zu Stande zu bringen, das nur die wirksame Aufsicht, nicht die Leitung für das Reich beanspruchte, ist überhaupt ernstlich so recht noch niemals versucht worden.

Ich verfolge nun seit drei Jahren die Sache sehr genau, da das Reichs-Eisenbahnamt die Güte gehabt hat, mich fortlaufend in Kenntniß von den Schriftstücken zu setzen. Der Herr Präsident sagt an einer anderen Stelle: „Wir sind in Deutschland gewohnt, daß wir große und schwierige Gegenstände mit Geduld zu Ende führen, wenn es auch lange währt." Ist denn der ganze Weg etwa in unserem Civilrecht, in der ganzen Reichsjustizgesetzgebung ein weniger mühseliger, verfließt nicht auch eine Reihe von Jahren, ehe wir vor dem Abschluß der Arbeit stehen. Wir haben fast gar keine Vorbilder für eine Reichseisenbahn-Gesetzgebung. Ich glaube, der Hauptgrund dafür, daß wir nicht vom Flecke kommen, liegt darin, daß das Ziel von vornherein zu weit gesteckt worden ist. Es ist in der That richtig, die dringlichsten Sachen müssen vorangestellt werden, das Weitere wird von selbst erfolgen. Wir haben in Bezug auf die Reichseisenbahn-Gesetzgebung in einzelnen Punkten schon Normen gefunden, die zur Befriedigung der Regierung ausgefallen sind, ich erinnere nur an das Kriegsleistungsgesetz für Eisenbahnen, an die Regelung der Post, warum sollte es nicht möglich sein, einige dringende Punkte zu regeln? Indeß, es scheint, man hält an diesem Standpunkte einmal starr fest, das Reich soll nicht nur die wirksame Aufsicht, es soll die eigentliche Leitung, es soll die oberste Verwaltung des Eisenbahnwesens in Deutschland haben. Dieser Entwurf ist nicht ein Gegensatz zu dem letzten Entwurf des Reichseisenbahngesetzes, es ist eine Vorlage, die auf demselben Boden steht der obersten Leitung des Eisenbahnwesens durch das Reich, wie der Reichseisenbahn-Gesetzentwurf vom vorigen Jahre, ja es ist eine einfache Consequenz desselben. Ich leugne nicht, daß ein solcher Plan, dem Reiche die gesammte oberste Leitung des Eisenbahnwesens zu geben, gewissen günstigen Strömungen im Volke begegnet; ich überschätze gewiß nicht die Wirkung der officiösen Presse — allerdings mußte man nach der Darstellung derselben, als ob hier in Berlin, wenn sich zwei Bekannte auf der Straße begegneten und sich gegenseitig die Hand drückten, ihre Freude kundgaben, welchen glücklichen wunderbaren Gedanken man gehabt habe, jetzt die Leitung des Reichseisenbahnwesens auf das Reich zu übertragen.

Gerade hier ist man kühl bis ans Herz hinan gewesen, man interessirt sich in weiteren Kreisen weit weniger für die Sache, weil man die Bedeutung der Frage nicht versteht; es begegnen sich aber zwei günstige Strömungen. Wir sind in einer Periode wirthschaftlicher Baisse, das Privat-Capital, der Unternehmungsgeist hat Einbuße erlitten; in einer solchen Zeit ist man geneigt, dem Staate eine größere Bevormundung der wirthschaftlichen Verhältnisse einzuräumen, man übersieht, wie man noch vor Kurzem über die Störungen und Einwirkungen der Bureaukratie in wirthschaftlichen Dingen geklagt hat; — in dem Maße, wie alle Actien, alle Course sinken, steigt gewissermaßen der Cours des Geheimen Rathes, und nun gar, wenn dieser Rath ein Reichsgeheimrath ist. (Heiterkeit.) Das Sehnen des Volkes nach der Herstellung des Deutschen Reiches ist erfüllt; wir haben gesehen, daß auf militärischem Gebiete die geeinte Volkskraft des Deutschen Reiches Großes geleistet hat. Gedankenlose Menschen sind nun geneigt, diese Erfolge auch auf das wirthschaftliche Gebiet zu übertragen, während nichts weiter ähnlich ist, als daß in beiden Fällen über 400,000 Mann commandirt worden ist. Dort handelt es sich darum, eine Macht stetig zu einem einheitlichen Zweck vorzubereiten und in Bewegung zu setzen; bei der Eisenbahnverwaltung handelt es sich darum, den wandelbaren, verschiedenartigen, mit einander concurrirenden Bedürfnissen in den verschiedenen Theilen Deutschlands in organischer Weise gerecht zu werden. Ja, der Unverstand einer gewissen Schwärmerei für Reichsverwaltung kann oft etwas Rührendes annehmen. Als die deutschen Elementarlehrer unlängst in Breslau versammelt waren, da waren sie über Vieles uneinig; aber darüber waren sie einig, daß alle Noth, aller Kummer, aller Aerger in den Schulen ein Ende haben würde, wenn erst die Unterhaltung des Elementarschulwesens auf das Reichsbudget übergehen würde. (Heiterkeit.) So günstig diese Strömungen für ein derartiges Project sind, so würden sie doch nicht ausreichen, ihm diese Bedeutung zu verleihen, wenn nicht die gewaltige große Persönlichkeit des Herrn Reichskanzlers hinzukäme, der diese Strömungen für sein Project nutzbar macht. Im Herrenhause hat der Rittmeister Graf Udo zu Stolberg mit Recht bemerkt, daß er eigentlich Derjenige gewesen sei, der das Reichseisenbahngesetz zuerst öffentlich empfohlen habe, und zwar geschah dies im Mai vorigen Jahres. Er hat mit demselben Recht weiter bemerkt, daß, als er diesen Ausspruch gethan, kein Mensch darauf geachtet (Heiterkeit), seine Idee keinen Anklang gefunden habe in Deutschland.

Es giebt eine große Anzahl von Leuten, die blos schon in dem Umstande, daß der Reichskanzler ein Project für richtig hält und dessen Ausführung in die Hand nimmt, die Wichtigkeit und den Erfolg erblicken, und von denen manche in der Furcht, sich doch später unfreiwillig unterwerfen zu müssen, lieber das Geforderte gleich freiwillig entgegenbringen. Das sind die Strömungen draußen. Aber auch in anderer Beziehung sehen wir die Autorität des Reichskanzlers einwirken auf die leitenden Staatsmänner; so sehen wir, wie das Eisenbahnprogramm des Ministers Achenbach auch unter der Einwirkung des neuen Plans in einen Fluß gerathen ist, den er vielleicht selbst gar nicht bemerkt, der ihm aber bereits vollständig andere Ziele untergeschoben hat. Nicht, daß ich der programmartigen Darlegung des Herrn Ministers Achenbach eine zu übertriebene Gewähr jemals beigelegt hätte! Ich habe immer die große Geschicklichkeit des Herrn Ministers bewundert, mit der er es versteht, durch seine Darlegungen jeder Seite des Hauses etwas Angenehmes zu sagen; aber wenn man nach Hause kommt und die Dinge schwarz auf weiß sieht, so findet man, daß man eigentlich etwas Festes, Greifbares garnicht in die Hand bekommen hat. In diesem Falle zweifle ich doch, ob es dem Herrn Minister Achenbach leichter werden wird, die Consequenz seines Programms aufrecht zu erhalten, als es gewissen deutschen Bischöfen leicht geworden ist, die Einheit ihrer Glaubenslehre vor oder nach dem Vaticanum zu bewahren. Der Herr Minister sagt noch am 4. Februar 1875, also vor etwa einem Jahre hier: „Die Stimmen, die geradezu verlangen, der Staat möge die Privateisenbahnen insgesammt übernehmen und so ein einheitliches Verkehrswesen in seine Hände concentriren. Ich stehe auf diesem Standpunkt nicht; ich werde diesen Stimmen im Allgemeinen nicht zu folgen bereit sein; ich habe diesen Standpunkt hinlänglich ausgesprochen und werde auch an demselben festhalten. (Hört! Hört! Heiterkeit.) Gegenüber der Stellung des Reichskanzlers in dieser Frage ist der Standpunkt meiner politischen Freunde von vornherein ein sehr ungünstiger.

Es ist ja wahr, wir haben mit dem Reichskanzler manchen heftigen Strauß bestanden in Fragen des inneren Verfassungsrechts; wir sind mit ihm sehr verschiedener Meinung über die Mittel und Wege gewesen, die in der deutschen Politik einzuschlagen sind, aber wir haben uns immer noch am nächsten mit ihm zusammengefunden im Punkte des einheitlich deutschen Programms; ja, wir können behaupten, daß die älteren Begründer unserer Partei für dieses einheitliche deutsche Programm schon gekämpft und gelitten haben zu einer Zeit, als beim Reichskanzler die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer solchen deutschen Einheit noch nicht vollständig zum Durchbruch gekommen war. (Sehr richtig!) Aus unseren Traditionen nehmen wir die Kraft und den Beruf her, um auch dem Reichskanzler entgegenzutreten, wenn er in diesem Programm über das Ziel hinausgeht, wenn er eine Centralisirung erstrebt, die wir für Deutschland für schädlich erachten. (Beifall.) Wenn man uns deshalb vielleicht als Particularisten bezeichnet, so muß ich von vornherein sagen, ich möchte solche Simmen nicht höher achten, als etwa diejenigen Stimmen, die etwa unseren Freunden vorwerfen, daß sie aus Interesse für Börsenpapiere und dergleichen Freunde des Entwurfs seien; ich denke, wir verschonen uns von vornherein gegenseitig mit derartigen außerhalb der Sache liegenden Vorwürfen, die ganz und gar unserer unwürdig sind. Der Reichskanzler sagte einmal, man solle sich in einem germanischen Staate nicht fragen, was **kann** gemeinsam sein? inwieweit kann der große Mund des Gemeinwesens hineinbeißen in den Apfel, sondern was **muß** gemeinsam sein? Ich stehe nicht ganz auf diesem Standpunkt. Ich theile der großen Gemeinsamkeit auch das zu, was nur zweckmäßiger von ihr verwaltet wird. Dafür, daß durch diese Frage entschieden wird, ob Einheitsstaat oder Bundesstaat, habe ich kein Verständniß, ebensowenig dafür, wenn der badische Vertreter sagt, die Existenzfähigkeit des badischen Staates werde durch diesen Gesetzentwurf angegriffen. Die Staaten sind niemals Selbstzweck, sie sind Mittel zum Zweck, und wenn wir überall entschieden haben werden, was gemeinsamen großen, was engeren Verbänden zur Pflege zu überweisen ist, dann halte ich die Frage, ob der engere Verband mehr eine communale Organisation, oder ob er das enthält, was man zum Apparat eines Staates nothwendig erachtet: Zweikammersystem, besondere Dynastie u. s. w., für untergeordnet, sie interessirt nur die Dynastie, die Höfe. (Sehr richtig!)

Es können nicht alle Zweige der öffentlichen Thätigkeit vom Reiche geordnet werden, darin sind wir doch alle einstimmig? z. B. nicht das Elementarschulwesen. Wir sind eben dabei, das Verkehrswesen in Preußen zu decentralisiren. Der Herr Ministerpräsident ist es mit gewesen, der damals diese Bewegung einleitete, da er sagte: Was ist das für ein Zustand in Preußen, daß über die Reparatur jeder Brückenbohle vom Ministertisch entschieden wird. Hier handelt es sich freilich um Eisenbahnbrücken. (Heiterkeit.) — Die Frage ist eine Zweckmäßigkeitsfrage der Centralisation, die aber in ihrer Bedeutung über alle Fragen hinausgeht. Denn es handelt sich darum, auf den Staat zu centralisiren, auf das Reich, was dem Staate gehörte. Es handelt sich um eine Centralisation, für die es noch kein Beispiel in Europa giebt. (Sehr wahr.) Ich leugne, daß in anderen Staaten die Strömung dahin geht; nach den französischen Concessionsurkunden verfällt allerdings in 90 Jahren die Eisenbahn dem Staate, warten wir doch aber ab, bis wir diesem Endpunkte nahe kommen. (Heiterkeit.) Ich bin überzeugt, man wird die Concessionsurkunden ändern, um den Verfall der Bahnen an den Staat zu verhüten. Man beruft sich auf die Italiener; die Italiener würden wohl besser thun, sich auf die Autorität des deutschen Reichskanzlers zu berufen, als umgekehrt. (Heiterkeit.) In Italien handelt es sich um einen Complex, welcher ein Viertel von der Größe Deutschlands umfaßt, Italien ist rings von großen Wasserstraßen umgeben, dort waren die Bahnen in dem Besitz von Ausländern, und vorläufig ist das Ministerium gestürzt, welches diesen Plan ausführen sollte. (Heiterkeit.) Ueberall sind solche Gedanken aufgetaucht, aber nirgends ist eine praktische Centralisirung verwirklicht worden. Wenn ich die Stimme des Auslands mustere, so habe ich den Eindruck, als ob man sich dort freut, daß Deutschland das kostspielige Experiment mache, daß man aber selbst nichts von dem Risiko zu tragen habe. (Sehr gut!) Diese Frage ist eine eminent politische. Uns liegt allen die Stärke und Macht des Reiches am Herzen, aber nicht jeder Machtzuwachs ist eine Stärkung des Reiches. (Sehr richtig!) Wenn man dem Reiche eine Verantwortlichkeit aufbürdet, die es nicht tragen kann, wenn die Hoffnungen, die sich an diese Reichseisenbahnen knüpfen, sich nicht verwirklichen, so hat das Reich einen Schaden erlitten (Sehr wahr!), so sind die anderen Einheitsbestrebungen, welche außerhalb dieses Projects liegen, zurückgeschlagen, und unsere nationale Entwickelung ist um Generationen zurückgegangen. (Sehr wahr!)

Mit Phantasien wird die Frage nicht entschieden, ob man auf Reichs-Eisenbahnen besser fährt, als auf anderen. (Heiterkeit.) Man sucht leider durch solche allgemeinen Redewendungen den eigentlichen Kern der Frage dem kritischen Auge zu verhüllen. Dem Kaufmann ist der natürliche Tarif, den er in die Westentasche stecken kann, der beste; mit dem Meilenzeiger berechnet er sich, was es auf der Reichseisenbahn kosten wird, die Waaren sind

immer pünktlich zur Stelle und die Lieferfristen werden streng eingehalten. Und nun erst der Gutsbesitzer, namentlich wenn er Agrarier ist! (Große Heiterkeit.) Graf Udo zu Stolberg hat dem Reich die große Aufgabe gesteckt, daß es Ungleichheiten der Bodenbeschaffenheit, ja sogar Ungleichheiten des Klimas durch Reichseisenbahnen ausgleicht. (Große Heiterkeit.) Vor jedem Kirchthurm hält an der Phantasie dieser Herren ein Eisenbahnzug; es wird ihnen zu den Annehmlichkeiten des Landlebens alles das zu Theil, was sonst nur in den Centralplätzen für Handel und Gewerbe zu finden ist. Für den Personenverkehr sind natürlich billige Tarife, überall durchgehende Züge, sehr wenige besetzte Coupé's, reichlich erwärmt und beleuchtet. Und man wird in der höflichsten Weise behandelt. Jeder ist Reichswähler, und wenn wirklich etwas passirt, so mag der Himmel noch so hoch sein, der Reichskanzler ist nicht weit; der Reichswähler telegraphirt sofort an den Reichskanzler, der Knoten ist durchschnitten, alles ist in der schönsten Ordnung. (Heiterkeit.) So kann man es in der Reichseisenbahnphantasie forttreiben, wenn man nicht, wie es mir unlängst passirte, plötzlich in den Bahnhof zu Hannover einfährt, unsanft geweckt wird und einem eine Zeitung verkauft wird, die eben das neueste Rescript des Handelsministers Achenbach wegen Aufhebung oder Einschränkung der Retourbillets bringt. (Hört! Hört.) Mit Phantasien wird die Frage nicht gelöst, auch nicht mit Analogien auf Gebieten, die mit dieser Sache nichts gemein haben. Man sagt, das Verkehrswesen ist Sache des Reichs. Nun, die Freizügigkeit wird auch durch Reichsgesetz geordnet; aber Niemand schließt daraus, daß das Reich die Armenpflege übernehmen solle. Das beliebteste Beispiel ist der Zoll. Man sagt, eine neue Aera der Zollvereinspolitik, die Preußen, Deutschland groß gemacht hat, soll inaugurirt werden; die Eisenbahnpolitik ist die consequente Fortsetzung.

Ich behaupte aber, diese Eisenbahnpolitik ist das schnurgerade Gegentheil der Zollvereinspolitik. Die Zollvereinspolitik, die Deutschland mit so viel Glück handhabte, stellte es sich zur Aufgabe, im Innern Deutschlands alle staatlichen Schranken, alle Maßnahmen wegzuschaffen, wodurch der Staat die freie Entwickelung der Industrie, die Concurrenz der einzelnen Productionsgebiete zu bevormunden glaubte. Die Zölle wurden aufgehoben, selbst im Verkehr mit dem Auslande hielt man sie nur als Uebergang. Nur in so weit wollte man Zölle aufrecht erhalten, als der fiscalische Zweck die Besteuerung nöthig macht. Die Freunde der Vorlage würden es uns sehr verübeln, wenn wir derselben einen fiscalischen Zweck zuschreiben wollten. Der ganze Zweck ist aber im Gegentheil der, an Stelle der freien naturgemäßen Entwickelung des Concurrenzverkehrs einheitliche Normen von reichswegen zu setzen, nach denen sich die Productions- und Consumtionsverhältnisse in Deutschland zu richten haben, soweit sie überhaupt durch Eisenbahnen vermittelt werden. Wer sachlich den Gegensatz zwischen Zollvereinspolitik und Eisenbahnpolitik nicht faßt, für den sollte es doch ein äußeres Merkzeichen sein, daß diejenigen beiden Männer, aus deren persönlicher Initiative die meisten Reformen hervorgegangen sind, deren wir uns auf wirthschaftlichem Gebiete erfreuen, an der Initiative zu diesem Project keinen Antheil haben. Die Unterschrift des Einen dieser beiden fehlt unter dem Entwurf. Der andere ist gestern aus dem Staatsdienst ausgetreten. (Hört! hört!) Es geziemt sich nicht über die Gründe, die dazu Veranlassung gegeben haben, hier Muthmaßungen aufzustellen. Er ist ausgeschieden zu allgemeiner Ueberraschung in Deutschland und die Ueberraschung ist, wenn ich von den Schutzzöllnern, Agrariern und dem engeren Zirkel der Freunde und Gönner von Wagener absehe, keine; ominös ist es jedenfalls, daß in dem Augenblick, wo hier angeblich eine neue deutsche Zollvereinspolitik eine neue deutsche Finanz-Epoche inaugurirt werden soll, gerade derjenige Mann, dem Fürsten Bismarck den Rücken gekehrt hat, von dem man, er mag politischer Freund oder Gegner sein, anerkennen muß, daß er seit Jahrzehnten mit Ueberzeugungstreue, mit einer Sachkenntniß, die nicht ersetzt werden kann, mit Glück die Fahne der nationalen Zollvereinspolitik hochgehalten hat, wie sie den besten Traditionen des preußischen Staats, den Anschauungen des altbewährten preußischen Beamtenthums entsprochen hat. (Beifall.)

M. H.! Sie können mir vorwerfen, daß ich über vieles gesprochen habe, was den Kern nicht berührt; aber die Art, wie das Eisenbahnproject in der öffentlichen Meinung bisher behandelt worden ist, macht es nöthig, diese Oberfläche zu durchdringen, um zu dem Kern zu gelangen, der die eigentlich sachliche Entscheidung geben muß. Ich will nun in Kürze die beiden Punkte, die den eigentlichen Kern der Eisenbahnfrage bilden, berühren. Die Frage ist eine verschiedene: Ist es vortheilhaft, die Anlage sämmtlicher Eisenbahnen in eine Hand zu vereinigen? Ist es vortheilhaft, den Betrieb aller Bahnen in eine Hand zu geben? Manche sind der Meinung, daß es vortheilhaft sei, die Anlage zu centralisiren, während sie den Betrieb nicht centralisiren wollen. Wir selbst sind dafür, daß dem Reiche eine größere Einwirkung auf die Anlage des Eisenbahnwesens gegeben werde. In den bisherigen Gesetzentwürfen ist dem Reich in Bezug auf das Concessionswesen ein viel zu geringer Einfluß eingeräumt. Im Auftrage meiner Freunde erkläre ich ausdrücklich, daß wir in Bezug auf die einheitliche Regelung des Concessionswesens in jeder Weise der Regierung entgegenkommen werden. Davon verschieden ist aber doch, ob die Anlage, die Verdichtung des Bahnnetzes ganz und gar auf die Leitung der Reichscentralstelle zurückgeführt wird. Man macht dafür die planlose Art geltend, wie sich das deutsche Eisenbahnnetz entwickelt habe. Der Präsident v. Scheele hob in den Motiven des Reichs-Eisenbahngesetzentwurfs die Vorzüge des deutschen Bahnsystems im Gegensatz zu dem centralisirten französischen hervor, da doch das deutsche System, wenn auch mit erheblichen Opfern, dennoch Gegenden der Industrie erschlossen würden, welche sonst derselben entzogen geblieben wären. Auch sei das deutsche, gemischte System ebenso von einem Privatbahnsystem, wie von dem reinen Staatsbahnensystem vorzuziehen. So der Präsident des Reichs-Eisenbahnamtes. Es ist ganz richtig, man soll die Nachtheile der sogenannten krummen Linien nicht so sehr übertreiben. Der preußische Staat hat die Ostbahn gebaut, unbekümmert um irgend welche Nachtheile, hätte man die gerade Linie für absolut nothwendig erachtet, so wäre die Bahn erst einige Jahre später entstanden. Ebenso die krumme Linie nach Hannover über Celle und Lüneburg. Jetzt ist sie so lohnend, daß hier so reichliche Ueberschüsse gehabt, daß das Capital zum Theil amortisirt ist. Man kann nicht für alle Ewigkeit große Eisenbahnpläne machen, die Verhältnisse sind in fortwährender Wandlung.

Nun sagt man: Ja, aber diese Vergeudung wirthschaftlichen Capitals! Es wird sogar in einer uns zugegangenen Broschüre: „Tariferhöhung oder Reichseisenbahnen“ behauptet, die ganze Tariferhöhung sei mit Nothwendigkeit aus diese Concurrenzbahnen gefolgt. Ein Fachmann, sogar ein Reichseisenbahnfachmann soll diese Broschüre geschrieben haben. Ich möchte wünschen, daß College Nasse ihm in seinen Vorlesungen die Grundbegriffe der Volkswirthschaft, die Lehre vom Preise, etwas klar macht. Vielleicht giebt sich auch das reichseisenbahnamtliche Amt diese Mühe. Jede neue Concurrenz erzwingt niedrige Tarife; wenn Sie das leugnen, leugnen Sie alle Volkswirthschaft, alle Erfahrung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Gewiß ist volkswirthschaftliches Capital in dieser Richtung vergeudet, aber mir ist es lieber, daß es auf den Bau deutscher Bahnen, als wie früher für rumänische und amerikanische Bahnen vergeudet wird. (Zustimmung.) Sich gegen Concurrenzbahnen erklären, heißt sich überhaupt gegen die Concurrenz auf wirthschaftlichem Gebiete erklären. Die Freunde der Vorlage bitten, doch einmal consequent durchzumachen, wie weit sie noch von den Socialdemokraten entfernt sind. Wenn an einer Station zwei Gasthöfe entstehen, wo ein großer Gasthof billiger betrieben werden könnte, so hat das darin seinen Grund, daß der Besitzer des einen Gasthofs nicht das nöthige Capital und den nöthigen Unternehmungsgeist hat, um seinen Gasthof zweckentsprechend zu vergrößern. Die Concurrenz ist eben das einzige Mittel, den Capitalmangel zu heben. Sie ist ein Mißstand, wenn so geringe Besitzer nicht genug Capital in den Industriezweig stecken will. Während man heute auf die Concurrenzbahnen schilt, wurde sie 1867 ersehnt; wurde die norddeutsche Bundesverfassung begrüßt, weil sie zuerst den Passus des Gesetzes von 1838 aufhob, der auf 30 Jahre Parallelbahnen verbot. Und fragen Sie doch einmal im Rheinland und Westfalen, wie viel man dort von den drei großen Linien, die sich ineinander verschlingen, missen möchte. Heben Sie diese Concurrenz auf, so stützen Sie die ganze Capitalversorgung auf eine einzige Stelle, abgesehen davon, daß es zweifelhaft ist, daß diese das erforderliche Capital für alle künftigen Bahnen wird auftreiben können. Die hauptsächlichsten Klagen gegen das Eisenbahnwesen hatten ihren Grund in der Verschiebung der Productionsverhältnisse nach dem Kriege, welcher die Eisenbahnen nicht sofort folgen konnten.

Wo klagte man am meisten über ungenügende Capitalanlagen? In Bezug auf die preußischen Staatsbahnen! Warum war aber hier der Mangel an Mitteln am stärksten? Weil bei Staatsbahnen Factoren mitspielen, die mit den Eisenbahninteressen gar nichts gemein haben. Wir haben im Reichstag gehört, daß der Kriegsminister für Kasernen noch 150,000,000 Mark braucht. Glauben Sie nicht, daß wenn diese Forderung mit dem unbedingten Creditbedürfniß des Reichs damit in Concurrenz treten, man sagen wird, daß es so nothwendiger sei, die Truppen erst unter eigenes Dach und Fach zu bringen, als die Bahnhöfe etwas comfortabler und bequemer einzurichten? — Man richtet bei der Entwicklung des Eisenbahnwesens jetzt die Blicke vorzugsweise auf den durchgehenden Verkehr. Ich glaube die nächste Periode der Entwicklung hat wesentlich eine andere Seite dem durchgehenden Verkehr; den Localverkehr, der bis jetzt zum Schaden des Reichs Eisenbahnen zu kurz gekommen ist, weiter auszubauen. Für die Pflege dieses Localverkehrs ist das Reich ohne Zweifel viel weniger geeignet als der Einzelstaat. Der Betrieb Seitens des Reiches kann die durch die localen Bedürfnisse vorgeschriebenen Verschiedenheiten unmöglich in dem wünschenswerthen Maße berücksichtigen, man wird im Reiche viel weniger geneigt sein, Localbahnen zu unterstützen; man wird vielmehr Jeden in seine eigene Tasche greifen lassen, als — um einen Ausdruck des Herrn Stephan zu gebrauchen — das große Reichsfaß anzapfen. Gerade in dem zu großen Umfange des preußischen Eisenbahngebietes liegt die Erklärung, daß wir in der Entwickelung des Localverkehrs so sehr hinter Sachsen und Würtemberg zurückgeblieben sind. — Man behauptet, der Betrieb der Bahnen werde durch Centralisation billiger, das beweise die Postverwaltung. Ich möchte wissen, was die Post beweisen würde, wenn nicht die Eisenbahnen für sie Alles unentgeltlich fahren müssen. (Sehr wahr!) Auch eine Parallele zwischen der Tarifeinheit im Zollverein und der Tarifeinheit im Eisenbahnwesen ist durchaus unzutreffend. Der Tarif im Zollverein normirt eine aus fiscalischen Gründen erhobene Leistung, die der Staat ohne jede Gegenleistung erhebt. Der Eisenbahntarif dagegen bestimmt die Höhe von Leistungen, für welche der Staat durch die Transporte Gegenleistungen gewährt.

Der Eisenbahntarif hängt also wesentlich nicht allein von den Herstellungskosten der Bahnen, sondern auch von der Transportmenge, die auf diesen Bahnen befördert wird, ab und die Bedingungen dieser Beförderung sind für die verschiedenen Waaren im Reiche sehr verschieden. Die Eisenbahn-Tarife sind also nicht ein Gegenstand willkürlicher Festsetzung, sondern natürliche Produkte wirthschaftlicher Verhältnisse und man täuscht sich, wenn man glaubt, man könnte von Reichswegen Tarifeinheit herstellen. Die guten Leute aus dem Handelsstande, welche Tarif-Einheit forderten, glaubten, daß damit alles billiger werden müßte, als aber nun die praktische Probe auf das Exempel gemacht werden sollte und sich herausstellte, daß man, um zur Einheit zu gelangen, nicht bloß Tarifsätze ermäßigen kann, sondern auch andere erhöhen muß, so sahen sie ein, daß diese Erhöhung in vielen Fällen mehr schadete, als die Ermäßigung anderer Tarifsätze nützt. Die Tarifeinheit ist nicht das Ideal der Zukunft, sondern sie ist eine unvollkommene Form des Anfangs der Eisenbahnentwickelung gewesen. — Nun sagt man: wir brauchen einheitliche Normen auf den Eisenbahnen. Aber, m. H., das Bestreben nach einheitlichen Normen haben die Eisenbahnen von jeher gehabt, und wenn wir im Reiche ein einheitliches Bahnbetriebs- und Bahnpolizei-Reglement angenommen haben, so ist das wesentlich von dem Reglement copirt, welches die Eisenbahnen vorher freiwillig unter sich vereinbart hatten.

Allerdings wird die Durchführung einheitlicher Normen erleichtert, wenn eine Centralstelle darüber entscheidet; aber ist es denn unter allen Umständen richtig, eine solche Einheit herbeizuführen? Bei der Verschiedenheit der Bedürfnisse des localen Verkehrs wirkt eine zu weit gehende Fusion der Bahnlinien oft schädlich und vertheuert den Verkehr auf den Nebenlinien, wie die Erfahrungen in England beweisen. Man hat auf die große Zahl der Directoren hingewiesen, die unter der Herrschaft des Reiches erspart werden könnte; aber die Berathung des Etats der Staatsbahnen, bei der jährlich immer neue Stellen gefordert werden, beweist die Unrichtigkeit dieser Annahme. Nach meiner Berechnung würden wir bei einer Ausdehnung des Netzes der preußischen Bahnen auf das Reich nicht weniger als 420, und nach dem Zahlenverhältniß bei den elsaß-lothringischen Bahnen 350 Reichs-eisenbahn-Directoren erhalten. Hierzu kommt, daß, je umfangreicher der Complex ist, desto größer die Zahl der Beamten bei der Centralverwaltung sein muß. Ob die Reichseisenbahn-Directoren weniger kosten würden, als die Directoren der Privatbahnen, will ich dahin gestellt sein lassen, jedenfalls sind sie weniger selbstständig als diese, und wenn die Motive betonen, daß die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs eine verantwortlichere und selbstständigere Stellung der Eisenbahnbeamten beanspruche, so glaubt man fast, ein Schalk habe diese Motive verfaßt, um die Vorlage zu Grunde zu richten. (Heiterkeit.) Die ganze Frage spitzt sich dahin zu: welcher Complex von Eisenbahnen ist derjenige, der noch mit Vortheil einheitlich verwaltet werden kann. Nun sagt man uns, wir wollen ja auch eine Decentralisation, wir werden den Directoren sachkundige Räthe an die Seite setzen. Entweder werden diese Räthe völlig bedeutungslos sein, wie die Räthe der Provinzial-comptoirs der Reichsbank oder es entwickelt sich unter ihnen ein Linien-patriotismus, der gerade für die einheitlichen Interessen des Reiches außerordentlich gefährlich wirken muß. Decentralisation ist eine leere Phrase, wo Sie nicht die finanzielle Verantwortlichkeit decentralisiren, wie Sie es ja auch bei der Uebertragung der Landstraßen an die Provinzen gethan haben.

Das Staatsbahnsystem ist in den Mittelstaaten deshalb mehr ausgebildet als in den großen Staaten, weil die Verwaltungsschwierigkeiten mit dem Complexe der Bahn progressiv wachsen. Es ist also die Frage, wie groß der Complex sein dürfe, den man ohne Schwierigkeit einheitlich verwalten könne; die Ansicht geht dahin, daß dies eine Länge von 1500 Kilometer sei, welche die würtembergischen und sächsischen Bahnen haben. Das Ministerium hat ja rechts der Oder einen Complex von Staatsbahnen in der Hand, an dem es sein System recht illustriren kann. Mag es nur dort die Landestheile möglichst glücklich machen; bis jetzt klagen aber unsere Landsleute im Osten ebenso sehr über ihre Staatsbahnen als die im Westen über die Privatbahnen. Die ganze Frage spitzt sich schließlich dahin zu, ob es möglich ist, einen Eisenbahn-Bismarck, wenn ich mich so ausdrücken darf (Heiterkeit) zu finden, der eine so gewaltige Persönlichkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist, wie der Reichskanzler auf dem Gebiete der äußeren Politik. Bis jetzt habe ich einen solchen Mann noch nicht kennen gelernt; finden Sie ihn aber, dann stellen Sie das ganze deutsche Eisenbahnwesen auf zwei Augen. Bricht an dem großen Triebrade etwas, oder reißen die Uebertragungen, dann ist der Schade viel größer als er früher war. Es ist auch Gefahr vorhanden, daß aus solchem Eisenbahnchef ein Eisenbahnpapst werde (Heiterkeit), den der Reichstag vor dem Glauben an seine Unfehlbarkeit zu bewahren hat (Heiterkeit). Die parlamentarische Controle in Eisenbahnangelegenheiten ist nicht viel mehr werth, als die der Actionäre in der General-Versammlung (Heiterkeit). Wir haben keinen Einfluß auf die Festsetzung der Tarife, wir haben nicht auch nur einer Position im Eisenbahnetat die Bewilligung versagen können. Es ist uns nicht einmal gelungen, die verfassungsmäßige Einstellung aller Ausgaben und Einnahmen aus den Eisenbahnen in den Etat durchzusetzen. Dagegen werden auch verantwortliche Reichsminister nichts helfen.

Der Reichskanzler hat sich zwar in dieser Richtung schon mehrere Male geäußert, und der Gedanke wurde von den Abgeordneten Twesten und Lasker freudig begrüßt. Wir haben schließlich gefunden, daß das nur eine veränderte Bureaueintheilung sein würde, denn, wenn die Ministerverantwortlichkeit nicht illusorisch sein soll, dann muß der betreffende Minister auch sein Ressort verantworten können und Sie müssen einen Reichstag haben, der die Macht hat, die Minister zur Verantwortung zu ziehen. (Sehr wahr.) Dieser Reichstag geht aber verloren mit den Reichseisenbahnen. (Hört! Hört! links.) Glauben Sie doch nicht, daß die Freiheit einer staatlichen Entwickelung allein von den Formen der Verfassung abhängt, sie hängt in gleichem Maße von dem Inhalt der Staatsgewalt ab, und wenn Sie die freieste Verfassungsform geben und die Grenzen der Staatsgewalt gehen über ein gewisses Maß hinaus, so kann trotz jener Form ein Scheinconstitutionalismus und Absolutismus daraus werden. (Sehr richtig.) Ich habe immer den Eindruck gehabt, wenn wir über Staatseisenbahnen verhandelten, als ob wir eigentlich dem Handelsminister mehr verantwortlich wären, als der Handelsminister uns (Heiterkeit), und als wenn der Handelsminister uns Bahnen bewilligt, anstatt, daß wir sie ihm bewilligten. Das liegt daran, daß wir mit unserer parlamentarischen Existenz in unseren Wahlkreisen wurzeln; und es ist den Leuten auch gar nicht zu verargen, daß sie auf ihre Eisenbahninteressen mehr Rücksicht nehmen, als auf die allgemein politischen. Glauben Sie nun wirklich, wenn in dieser Weise die Herrschaft über die ganze materielle Wohlfahrt in die Hand einer Reichsverwaltung gelegt ist, ein Reichstag noch möglich ist, der in sich die Kraft besitzt, eine Verantwortlichkeit zur Wahrheit zu machen? Die Eisenbahnmacht der Regierung überträgt sich auf die anderen politischen Gebiete, und das Budgetrecht des Reichstages ist nur hohler Schein. (Sehr wahr! links.) Sie können unmöglich ein Eisenbahn-Einnahmebudget von 800 Millionen Mark kritisiren, ob dasselbe um ein paar Dutzend Millionen zu hoch oder zu niedrig bemessen ist, denn wir stehen schon jetzt in der Budgetcommission keiner Etatsüberschreitung so ohnmächtig gegenüber, wie im Eisenbahnetat.

Ein Reichstag gegenüber einem Reichseisenbahnrath hat kein Anleihe-Bewilligungsrecht mehr. Wo Reichseisenbahnen sind, ist beständig dermaßen ein Creditbedürfniß vorhanden zum Ausbau, zur Ausrüstung der Bahnen, daß der Minister immer Anleihen in der Hand haben muß, und daß er unter allen Umständen, wenn er anders will, nicht an die Bewilligung des Reichstags gebunden ist. Noch 1866 rühmte sich ein Regierungscommissar hier einmal, man habe zwei Kriege geführt, ohne eine Anleihe aufzunehmen. Worin steckte das Geheimniß, warum hatte man damals das heidenmäßig viele Geld? Es waren Eisenbahn-Anleihen, aus denen vorschußweise diese Sachen bestritten wurden, die es zum wesentlichen Theil möglich machten. Die Rechte des Reichstags sind durchaus beschränkt, aber wir haben in den Matricularbeiträgen bis zu einem gewissen Grade eine Einwirkung auf die Bewilligung der Einnahmen; durch das Reichseisenbahn-Project wird das Verhältniß umgekehrt; die Einzelstaaten werden Pensionäre des Reiches für die Rente, die ihnen als Entschädigung gegeben wird, und die Matricularbeiträge kommen nur noch in der Gestalt von Aufrechnungen zur Erscheinung.

Mit einem Reichseisenbahnproject wird der Einfluß des Reichstages thatsächlich auf das Zustimmungsrecht zu Gesetzen herabgedrückt. Nun kann aber eine Regierung auf neue Gesetze viel eher warten, als ein Volk. Wenn man darauf beschränkt ist, ist man ohnmächtig. Wenn einmal organische Gesetze gegeben sind für ein staatliches Gebilde, wie es im Reich jetzt nahezu der Fall ist, so hat die Regierung mit neuen Gesetzen selten Eile. Ja, wenn Herr Minister Camphausen im Reiche an der Spitze stände, wäre die Sache schon anders. (Heiterkeit.) Derselbe hat uns im Reichstage gesagt, daß, wenn die Mehrheit des Reiches anderer Ansicht sei, wie der Minister in der Gesetzgebung, der Minister weichen müßte, um dadurch die Harmonie wieder herzustellen. (Hört! Hört!)

Es hat aber nur wenige Tage gedauert, da wurde dieselbe Ansicht von dem Herrn Reichskanzler, zwar unter der Adresse des Herrn Abg. Hänel, als republikanisch bezeichnet. (Heiterkeit.) Diese Zeit, wo das Reichseisenbahnproject entstand, fällt zusammen mit den Verhandlungen über die Strafnovelle. Der Reichskanzler sagte damals, er könne warten, noch die Kinder und Enkel dieses Reichstags würde diese Novelle beschäftigen. Solche Anschauungen machen die Sache wesentlich ernster, der Abg. Hänel bezeichnete sie mit Recht als einen schweren und durch Nichts gerechtfertigten Angriff auf die Grundlagen unserer Verfassung, auf die Grundsätze, die alle liberalen Parteien seit 20 Jahren unverrückt vor Augen gehabt haben. Ist eine solche Zeit, wo wir jeden Augenblick dem Reichskanzler gegenüber „Gewehr bei Fuß“ stehen müssen, geeignet, wenn Sie sich nicht die allergrößten Vortheile von dieser Maßregel versprechen, Sie auch nur für zweifelhaft halten, ihr zuzustimmen? M. H.! Der erste vereinigte Landtag in Preußen 1847 verweigerte die Mittel zum Bau der Ostbahn, einer unzweifelhaften Wohlthat, um nicht sein Geldbewilligungsrecht in Frage stellen zu lassen. Sollen wir hinter ihm in der Erkenntniß der politischen Situation zurückstehen oder in der Entschlossenheit ihr zu begegnen? Schon einmal ist man auf möglichste Beschränkung der constitutionellen Rechte ausgegangen: bei Aufrichtung des Norddeutschen Bundes, schon damals spielte die Eisenbahnfrage hinein, und man suchte den Werth der Verfassung, der freiheitlichen Rechte herabzusetzen zu Ungunsten der großen Vortheile, die die norddeutsche Reichsverfassung in ihren Abschnitten über das Eisenbahnwesen bietet. Sie wurden damals bis in den Himmel erhoben, die man heute als gänzlich werthlos behandelt. (Hört, hört!) Da war es, wo der Abgeordnete Wagener rief: „Wo man sonst Menschenrechte suchte, da begegnen wir dem Transporte von Kohlen und Hülsenfrüchten. Wir sind endlich erlöst vom Banne der Theorie und Phrase“. Die Zeiten haben nach mancher Richtung etwas Aehnliches und mahnen uns zur Vorsicht.

Das Deutsche Reich hat nicht, wie Preußen, eine angestammte Dynastie, die Klammern sind hier bedeutungsvoller, die das Ansehen der Volksvertretung in der öffentlichen Meinung gewährt, wenn man im Reichstage landsmannschaftlich auseinanderging, war es bei der Frage, wie weit die einzelne Landesgesetzgebung bei der Reichsgesetzgebung zu berücksichtigen sei. Hat nun die Reichsgesetzgebung eine gewisse Grundlage gewonnen, so wird auch diese landsmannschaftliche Gruppirung aufhören und man soll sich doch hüten, nun in diese neuen Staatsgebilde Eisenbahnfragen hineinzuschieben, die nur zu sehr geeignet sind, die einzelnen Gruppen im Bundesrath, im Reichstage auseinander zu ziehen. Das ist viel gefährlicher in einem Bundesstaat, als in einem Einheitsstaat, wo hinter der landsmannschaftlichen Gruppe die betreffende Regierung steht. Wir müssen gestehen, daß diese Eisenbahnfrage, so jung sie ist, in ihrer Geschichte auf die nationalen Verhältnisse in Deutschland, auf das einheitliche Band, schon überaus schädlich gewirkt hat. (Sehr richtig!) In diesem Augenblick ist eine Trennung von Nord- und Süddeutschland in den einzelnen Staaten vorhanden, wie sie seit dem Jahre 1866 nicht bestanden hat. (Sehr wahr!) Die deutschen Regierungen befehden sich mit ihren betreffenden Reptilienfonds in einer Weise gegenseitig, die ich nicht für angemessen halten kann für Regierungen, die demselben Bundesstaat angehören. Die national-liberale Partei macht ja an sich selbst die Erfahrung. Sie, die sich berufen fühlen, besonders den einigenden nationalen Gedanken zu stützen und zu tragen, können Sie leugnen, daß Sie jetzt gegenüber dieser Frage schon in Landsmannschaften auseinander gefallen sind? (Sehr wahr?) Daß man von einer überwiegenden Mehrheit preußischer Nationalliberalen sprechen kann, die sich für die Vorlage entscheidet und von einer überwiegenden Mehrheit sächsischer und würtembergischer Nationalliberalen, die sich dagegen entscheidet? Wenn sie es nicht glauben, so werden sie es bald von ihren Collegen selber hören. (Sehr richtig!)

Konnte man unglücklicher vom nationalliberalen Standpunkt diese Frage aufwerfen, als daß man sie zuerst vor den preußischen Landtag brachte? (Sehr richtig!) Am 8. Januar bereits forderte der Reichskanzler das preußische Ministerium auf, zu dieser Frage in der Weise Stellung zu nehmen, daß dieselbe vor den Landtag gebracht werden solle. Damals war der Reichstag noch beisammen. Warum haben Sie (nach dem Regierungstisch gewandt) den Reichstag nicht gefragt? Wenn Sie einer Vollmacht bedürfen, Eisenbahnen zu verkaufen, so bedürfen Sie auch einer Vollmacht, sie zu kaufen. Wenn der Reichstag Ihnen die Vollmacht gegeben hätte, so brauchten wir gar nicht über die Ertheilung der Vollmacht zu discutiren; denn wir sind gewohnt, das, was der Reichstag an Opfern von Preußen verlangt, ohne Discussion, so sehr wir auch im Reichstage über diese Frage auseinandergehen mögen, hier als selbstverständlich zuzugestehen (Sehr wahr!). Die Wohlfahrt von Preußen und Deutschland ist so mit einander verbunden, daß, wo Deutschland gesprochen hat, Preußen nicht mehr dissentiren kann. (Sehr richtig!) Aber man soll nicht Preußen gegen Deutschland in Marsch bringen. (Hört! hört!) Der Reichskanzler soll nicht das preußische Abgeordnetenhaus zum Sturm gegen den Deutschen Reichstag aufrufen. (Hört! hört!) Das ist es, worum es sich hier handelt. (Beifall links. Zischen rechts. Wiederholter Beifall.) In Sachsen hat man allerdings dasselbe gethan; aber erst, nachdem man wußte, daß die Frage nicht zuerst an den Reichstag, sondern an den preußischen Landtag gebracht werden sollte. Wir sind der vornehmste Staat in Deutschland; der preußische Landtag ist die zunächst mit dem Reichstage concurrirende Volksvertretung, und das allergefährlichste ist, wenn der preußische Landtag und der Reichstag mit einander in Concurrenz gesetzt werden. (Sehr wahr!) Dadurch wird das Ansehen beider in Frage gestellt. Haben wir bisher einen Präcedenzfall dafür gehabt?

Wir haben zwar hier auch deutsche Fragen behandelt, als es noch keinen deutschen Reichstag gab; da war es der Beruf des preußischen Landtages, voranzugehen in deutschen Fragen; später aber haben wir dies nur gethan, nachdem der Reichstag sich entschieden hatte. Ueber die Frage der Competenzausdehnung für die bürgerliche Gesetzgebung haben wir beispielsweise hier verhandelt, um den Reichstag zu stützen, um die Agitation zu pariren, die das Herrenhaus unter dem Grafen Lippe gegen den Beschluß versuchte, um die Regierung zu ermuntern, dem Wunsche des Reichstags zu folgen. Wir haben aber bis jetzt noch niemals deutsche Fragen hier entschieden, wo die Stellung des Reichstages eine zweifelhafte, ja wahrscheinlich eine von der Stellung des preußischen Abgeordnetenhauses verschiedene ist. Es ist meiner Ueberzeugung nach noch auf lange Zeit nöthig, daß derselbe leitende Staatsmann dem Abgeordnetenhause wie dem Reichstage gegenüberstehe; die Personalunion ist nothwendig. Diese wird aber gefährlich, wenn ein Präcedenzfall dafür geschaffen wird, daß man das preußische Abgeordnetenhaus balancirt gegen den Reichstag und umgekehrt. Wir können diese Frage nicht hier nach specifisch preußischem Interesse entscheiden und im Reichstage nach deutschem, sondern das letztere ist für uns auch hier maßgebend. Wir sind deshalb mit unseren politischen Freunden aus dem Reichstage in Verhandlung getreten und verweigern dem Reichskanzler übereinstimmend die Vollmacht, über den Verkauf der preußischen Staatsbahnen mit dem Reich in Verhandlung zu treten. Wir sind uns der Verantwortlichkeit in dieser Frage wohl bewußt. Es ist hier nicht leicht, in der Opposition zu bleiben, wenn man weiß, daß die Majorität doch anders entscheidet, sondern wenn nicht alle Vermuthungen täuschen, so haben wir die Entscheidung dieser Frage als politische Partei im deutschen Reichstage mehr in der Hand als jemals.

Wir geben diese Entscheidung ab, auch wenn sich hier die Majorität anders entscheidet. Auch ein minder guter Rechner, als der Reichskanzler ist, wird sich nicht verhehlen können, wenn er die starke Minorität dieses Hauses ins Auge faßt und die ausgesprochene Majorität in anderen Landtagen hinzurechnet, daß er das Vertrauen des deutschen Reichstages in dieser Frage nicht besitzt. Man kann auch hier nicht für die Vorlage votiren mit der Argumentation, daß man hier dem Reichskanzler zu Gefallen leben kann, im Reichstag es aber ablehnen werde, so daß es ein Schuß in die Luft ist. Dieser Schuß kann aber Erschütterungen hervorrufen, die ich im nationalen Interesse Deutschlands bedaure. Ich bringe nicht gern auswärtige Fragen mit inneren, für die kommenden Generationen wichtigen, in Verbindung. Wenn aber irgendwo am auswärtigen Horizont etwas nicht vollständig wolkenlos ist, so glaube ich, sollte man am wenigsten in diesem Augenblicke zu den großen zersetzenden Fragen, die wir in Deutschland leider schon haben, noch eine solche Frage bringen zwischen den deutschen Staaten. (Sehr richtig!) Ich weiß nicht, ob der Herr Reichskanzler diese Reichseisenbahnfrage auch für die Söhne und Enkel nächster Legislaturperioden sich zu reserviren gedenkt, aber ich möchte doch auf eins aufmerksam machen: ob eine Strafgesetznovelle unentschieden bleibt, hat materiell keine große Bedeutung, ob aber eine solche Eisenbahnfrage lange unentschieden bleibt, das hat materiell sehr große Nachtheile. (Sehr richtig!) Meine Herren, mir ist schon in

der vorigen Woche am Niederrhein versichert worden, daß diese Eisenbahnfrage zu allen Calamitäten der Eisenindustrie, unter denen sie naturgemäß leidet, noch die hinzugefügt hat, daß so lange die Frage schwebt, erst recht mit den allernothwendigsten Neubestellungen und Ergänzungen des Materials zurückgehalten wird. Als Vertreter eines hochindustriellen Kreises fühle ich mich verpflichtet, darauf aufmerksam zu machen. Ich bin derjenige, der hier und im Reichstag die Regierung energisch vertreten hat, wenn ihr vorgeworfen wurde, sie sei an den gegenwärtigen wirthschaftlichen Calamitäten schuld.

Ich habe die Behauptung entschieden vertreten, diese wirthschaftlichen Kalamitäten resultiren nicht aus gesetzgeberischen Acten, nicht aus Maßregeln der Verwaltung, sie sind die Folge großer politischer Ereignisse, die in ihrem Gefolge eine allgemeine Verschiebung der Productions- und Consumtionsverhältnisse und auch eine Verschiebung in den Vorstellungen der Menschen von den Werthen hatten. Aber dagegen muß ich denn doch protestiren, daß wenn die Verhältnisse jetzt ganz leise anfangen, sich zurechtzuschieben, nun wieder eine solche, in ihrem Umfange sich nach Milliarden belaufende Frage in die deutschen wirthschaftlichen Verhältnisse hineingeschoben wird, daß über Werthe von solchem Umfange eine Unsicherheit der Zukunft auf lange Zeit hin entsteht. Alle diese Nachtheile werden um so tiefgreifender sein, je länger der Kampf um die Eisenbahnfrage dauern wird. Der Herr Reichskanzler wird schon heute entnehmen, daß, wenn er überhaupt zum Ziele gelangt, es nicht ohne die schwierigsten Kämpfe sein wird, und ich sage, das, was in der Uebergangszeit dieser Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens geschadet wird, ist viel schlimmer, als was die Reichseisenbahnen, wenn sie wirklich von Vortheil sind, jemals wieder gut machen. Darum, m. H., im Interesse einer soliden Entwickelung und Gestaltung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse, im Namen unserer einheitlichen und politischen Interessen, im Namen derjenigen Interessen, die uns mit der Mehrheit des Hauses, ja mit dem Herrn Reichskanzler selbst gemeinsam sind, fordern wir Sie auf, die Vorlage abzulehnen. (Lebhafter Beifall und Zischen.)

Fürst **Bismarck**: Ich behalte mir vor, über die Sache selbst zu sprechen, nachdem der Ressortminister sich geäußert haben wird. Für den Augenblick will ich nur eine irrthümliche Angabe berichtigen, die der Herr Vorredner vor meinem Eintritt in das Haus gemacht hat, wie ich höre, und die den allgemein beklagten Rücktritt des Ministers Delbrück betrifft. Es ist durchaus unrichtig und auch nicht der Schatten von Wirklichkeit liegt dafür vor, wenn man diese beklagenswerthe Aenderung in unserem Personalbestande mit irgend einer politischen und sachlichen Frage in Verbindung bringt. Daß, wie an ein jedes Ereigniß, die tendenziöse Erfindung, die politische Ausschmückung, das Sensationsbedürfniß, auch an dieses sich knüpfen werde, war ja vorauszusehen; ich kann aber versichern — und ich würde es nicht versichern dürfen, wenn ich nicht sicher wäre, daß das Zeugniß des Ministers Delbrück, der ja nicht ganz aus Ihren Augen verschwindet, darin das meinige bekräftigen wird — daß zwischen ihm und Sr. Majestät dem Könige und zwischen ihm und mir auch nicht ein Schatten von einer Meinungsverschiedenheit über irgend eine der schwebenden Fragen zu Tage getragen ist. (Hört! Hört! Bewegung.) Minister Delbrück, wie Ihnen Allen bekannt ist, hatte in allen Fällen den Muth seiner Meinung und verschwieg sie nicht. Wir sind oft verschiedener Ansicht gewesen, und da es sich meist um Dinge handelte, die er besser verstand als ich, so bin ich sehr oft in der Lage gewesen, seiner besseren Einsicht nachzugeben. Er würde also, wenn er in irgend einer wichtigen Sache, wie beispielsweise in dieser heute vorliegenden, mit mir anderer Meinung gewesen wäre, nicht ohne Weiteres das Schlachtfeld geräumt, sondern seine abweichende Meinung vertreten haben. Ich habe mit ihm 25 Jahre lang gemeinschaftlich gearbeitet und 10 Jahre lang in collegialischem Verhältniß; wir standen in solchen Verhältnissen gar nicht und außerdem wußte er, daß jede, auch die bedeutendste Frage, von mir eher vertagt werden würde, als daß ich sie zum Anlaß seines Rücktritts hätte werden lassen. (Bewegung.)

Darüber ist er vollständig klar. Es ist eine eigenthümliche Neigung, die Erklärung der Dinge aus natürlichen Ursachen zu verschmähen und künstliche, namentlich solche, die man für seine politischen und Parteitendenzen verwerthen kann, hervorzusuchen. Nichts ist natürlicher, als daß Jemand, wenn auch mit der ungewöhnlichsten Arbeitskraft, man kann sagen, mit der Arbeitskraft mehrerer begabter Männer ausgerüstet, durch die Last der Geschäfte, welche er 10 Jahre lang auf sich genommen hat, bei den Erschwerungen, die ihm darin gemacht worden sind, und nicht am allerwenigsten von denen, die jetzt ein, ich will gern annehmen, aufrichtiges Bedauern über seinen Rücktritt kundgeben (Heiterkeit), daß selbst die solideste elastische Arbeitskraft aufgerieben worden ist. Daß die Verdächtigungen und häßlichen Insinuationen, denen dieser Ehrenmann ausgesetzt gewesen ist, nicht gerade dazu beigetragen haben, ihm die abstumpfende, die ermüdende Wirkung der Arbeit zu mildern, das liegt auf der Hand. Ich habe dies vorausschicken wollen, um denjenigen Rednern, die etwa nachher wieder den Minister Delbrück und seinen Rücktritt hier ins Gefecht führen wollen, von Hause aus diese Mühe zu ersparen (Heiterkeit); sie würden, wenn sie es dennoch thun, entweder eine bewußte Unwahrheit vorbringen oder mich einer solchen beschuldigen. In Bezug auf denjenigen Theil der Rede des Vorredners, den ich mit angehört habe, will ich hier nur kurz bemerken, daß ich seine Besorgnisse doch für übertrieben halte und finde, daß er die Frage, die uns beschäftigt, überschätzt, wenn er annimmt, daß nun die Freiheit und Einheit Deutschlands, der Friede der Welt, die orientalische Frage, die Geldkrisis und die augenblickliche Stockung der Geschäfte davon abhängen, ob das Reich oder der preußische Staat einige Eisenbahnen mehr erwirbt oder nicht, ob diese Eisenbahnen in dem Besitz des preußischen Staates oder in dem des Reiches sind.

Der Vorredner hat seine Argumente sich dadurch leicht gemacht, daß er sich nicht an die Vorlage hielt, von der ich spreche, sondern an die ungeheuren Dimensionen, welche tendenziöse Nachrichten und ungerechtfertigte Besorgnisse, die zu Tage traten — und zwar sehr voreilig, ehe man überhaupt wußte, wovon die Rede war — der Sache gegeben habe. Daß uns die deutsche Freiheit und Einheit auf der ersten Reichslocomotive davonfahren wird (Heiterkeit), das glaube ich nicht. Der Vorredner hat zum Theil auch mit großer Schnelligkeit seine eigenen Argumente bekämpft; ich erinnere nur an den Schluß seiner Rede, wo er mit Pathos mir den Vorwurf machte, warum ich mich nicht an den Reichstag zuerst gewendet und von ihm die Vollmacht, zu kaufen, erbeten hätte, gleich darauf aber mir mit Heftigkeit seine Verweigerung der Vollmacht in Aussicht stellte. Er wird doch selbst zugeben, daß, um Eigenthum des preußischen Staates anzubieten, man doch eher eine Vollmacht dessen, der es augenblicklich besitzt, bedarf, als dessen, der es vielleicht kauft, vielleicht auch nicht (Heiterkeit), aber darum werden wir nicht in politische Gegnerschaft mit irgend Jemanden gerathen. Es ist überhaupt eine wirthschaftliche Frage, um die es sich handelt, so daß ich bitten möchte, die hohe Politik nicht in dem Maße einzumischen, wie der Vorredner, indem er sich zu dem ungeheuerlichen Bilde versteigt, daß ich den preußischen Landtag zum Sturm gegen den Reichstag anführte. Nun, meine Herren, blicken wir auf die letzten 10 Jahre zurück. Ich glaube, über die Frage, ob ich oder der Vorredner und seine Parteigenossen von der Fortschrittspartei mehr zur Consolidirung des Deutschen Reiches beigetragen haben, wird die Geschichte richten, und nicht zu meinem Nachtheile. (Schluß folgt.)

Berlin, 26. April. [Amtliches.] Se. Majestät der König hat dem Divisions-Auditeur der 15. Division, Justiz-Rath Gees, dem Gymnasial-Oberlehrer, Professor Salomon zu Berlin, und dem Gymnasial-Oberlehrer a. D., Professor Dr. Berger, bisher in Celle, jetzt zu Marburg, den Rothen Adler-Orden vierter Klasse verliehen.

Se. Majestät der König hat dem Gewerken Adolph Kreutz zu Siegen den Charakter als Commerzien-Rath verliehen.

Dem Lehrer an der königlichen Kunst-Akademie, Genremaler Otto Günther zu Königsberg, ist das Prädicat „Professor" beigelegt worden. Die Wahl des Realschul-Oberlehrers Dr. Hartmann, Christian Constantin Schmidt, in Görlitz, zum Prorector und ersten Oberlehrer an der Realschule am Zwinger zu Breslau ist bestätigt worden. Beim Gymnasium in Hamm ist der ordentliche Lehrer Richard Fischer zum Oberlehrer befördert worden. Der Conrector Friedrich an der städtischen höheren Töchterschule zu Stolp ist als erster Lehrer an das Schullehrer-Seminar zu Dramburg berufen worden. Als ordentliche Seminarlehrer sind definitiv angestellt worden die bisher provisorischen ordentlichen Seminarlehrer: Weitz zu Bunzlau, Lepke zu Liebenthal, Därr zu Creuzburg, Richter, Ober-Glogau, Piontek zu Peiskretscham und Polensky zu Ziegenhals. — Der Sanitäts-Rath Dr. Duncker zu Lüneburg ist zum Kreis-Physikus des Kreises Lüneburg ernannt worden.

Der Kreisrichter Sprengmann in Schroda ist zum Rechtanwalt bei dem Kreisgericht in Schönlanke und zugleich zum Notar im Departement des Appellationsgerichts zu Bromberg, mit Anweisung seines Wohnsitzes in Schönlanke ernannt worden. — Der Ober-Gerichts-Secretär a. D. Rath Dr. jur. Pelizaeus in Hildesheim ist zum Advocaten im Bezirk des Appellationsgerichts zu Celle mit Anweisung seines Wohnsitzes in Hildesheim ernannt worden. — Der Rechtsanwalt und Notar, Justizrath Fischer zu Neustadt OS. ist in gleicher Eigenschaft an das Kreisgericht zu Neisse mit Anweisung seines Wohnsitzes daselbst versetzt worden.

Berlin, 26. April. [Ihre Majestät die Kaiserin-Königin] reist heute Abend nach Weimar ab, wohin die beiden ältesten Töchter Sr. königlichen Hoheit des Prinzen Friedrich Carl Allerhöchstdieselbe begleiten und von dort hierher zurückkehren. — Ihre Majestät wird im Laufe des 29. in Coblenz eintreffen.

[Se. kaiserliche und königliche Hoheit der Kronprinz] empfing gestern um 12 Uhr Mittags den Dr. Dem. Marulis aus Lerres in Macedonien.

[Se. Majestät der Kaiser von Rußland] wird am 11. Mai zu einem Besuche am hiesigen Allerhöchsten Hofe erwartet. In der Begleitung Sr. Majestät werden sich befinden der Reichskanzler Fürst Gortschakoff, der Minister Graf Adlerberg, der Chef der Gendarmerie General-Adjutant Potapoff, der Wirkliche Staatsrath Baron Jomini, der Staats-Secretär Hamburger, der General-Adjutant Rilejeff, die Generale à la suite Wojekoff und Soltikoff, der General-Lieutenant v. Werder, der Stallmeister Frederiks, der Flügel-Adjutant Graf Adlerberg, der Leibarzt Dr. Karell und der Oberst-Lieutenant Fulon. — Die Abreise Sr. Majestät des Kaisers von Rußland aus Berlin wird am 13. Mai Abends erfolgen. (Reichsanz.)

Gewinn-Liste der 4. Klasse 153. Königl. Preuß. Klassen-Lotterie.
Nach dem Bericht von Engel Nachfolger, Friedrichstr. 168, ohne Gewähr.
(Nur die Gewinne über 210 Mark sind den betreffenden Nummern in Parenthese beigefügt.)

Bei der heute fortgesetzten Ziehung sind folgende Nummern gezogen worden:

1 24 43 (600) 51 94 137 (300) 66 206 22 (600) 50 (3000) 51 57 88 (600) 342 46 (300) 54 430 91 (300) 506 47 63 91 606 8 (300) 82 730 815 32 (3000) 57 70 916 34 (300) 78 1010 32 68 (300) 128 43 49 (1500) 257 312 16 22 93 445 77 515 677 (300) 90 745 65 93 857 911 (3000) 77 2030 62 98 101 320 27 535 40 701 894 929 (600) 40 60 77 3029 44 (300) 84 142 74 96 126 52 64 81 87 340 56 511 (3000) 74 626 35 88 703 41 856 919 80 (1500) 83 4073 297 344 91 (600) 413 49 510 19 667 93 718 76 941 98 (300) 5044 (300) 80 173 350 85 97 483 605 11 18 23 77 87 906 6011 24 25 (300) 32 112 21 71 263 71 321 (300) 36 546 66 601 (300) 710 17 49 829 7006 43 90 116 17 227 42 71 84 300 474 599 609 66 77 85 744 52 68 888 90 996 8026 54 (1500) 136 54 67 206 39 94 348 62 73 (1500) 410 20 500 655 (600) 65 66 81 758 891 948 9025 65 82 121 34 48 57 206 327 63 65 91 96 416 551 67 82 612 47 805 54 59 904 33 53 71.

10,110 (600) 64 79 202 27 92 301 25 54 74 412 86 93 619 23 (3000) 68 (1500) 89 731 55 830 81 923 42 68 80 11,002 41 61 136 56 59 241 57 75 330 40 64 96 407 620 (300) 65 81 762 94 848 63 97 903 53 12,026 (300) 38 134 35 283 389 (1500) 90 416 69 91 522 47 59 635 65 72 83 95 719 950 61 65 (600) 13,020 99 161 93 97 218 77 96 302 23 91 406 17 34 39 58 70 91 574 674 710 818 98 929 96 14,013 108 11 205 (300) 6 36 300 5 32 75 408 66 528 72 608 11 707 866 (600) 915 94 (1500) 15,001 24 85 158 (1500) 87 313 36 509 93 604 11 20 (600) 40 715 18 28 55 816 59 904 8 88 89 99 (300) 16,015 44 103 (1500) 70 214 15 40 360 (600) 408 26 96 506 94 606 (300) 769 890 902 23 61 17,146 69 207 8 36 67 330 97 (300) 408 41 571 93 (15,000) 634 (600) 771 (300) 849 78 (300) 18,077 (300) 174 236 81 86 332 72 (1500) 538 63 648 68 753 90 873 19,011 (3000) 14 46 (3000) 49 151 230 58 64 86 321 37 40 41 78 87 535 99 546 (300) 86 618 40 749 71 843 921 30 50.

20,020 55 99 127 36 231 342 59 (600) 513 27 63 852 21,012 34 (3000) 58 150 51 53 61 84 251 (600) 83 309 52 451 (1500) 75 (1500) 528 47 (300) 65 657 (300) 722 49 53 84 22,026 (600) 39 111 (600) 26 (600) 52 78 201 10 376 404 9 49 67 71 78 79 581 627 703 (300) 806 10 47 59 938 80 23,104 (300) 80 362 84 680 81 827 40 74 948 81 24,008 (3000) 31 132 82 454 543 (300) 82 629 51 59 68 738 50 800 43 (600) 45 89 99 988 25,001 57 75 93 119 34 35 78 85 90 (6000) 239 56 70 328 94 95 400 (1500) 12 521 93 602 22 712 (300) 32 37 80 90 899 960 (300) 65 67 89 26,076 (1500) 141 55 268 94 305 8 65 (600) 87 430 69 528 37 67 652 79 703 98 834 43 47 988 90 27,021 121 57 214 542 600 71 81 722 (600) 69 837 76 913 48 (75000) 28,145 (300) 50 242 43 61 84 306 43 53 57 67 454 69 92 520 25 32 44 651 (1500) 726 (300) 81 814 47 74 972 29,062 118 233 383 400 22 52 640 70 98 823 79 986.

30,011 (600) 58 100 (600) 68 82 214 (1500) 17 (300) 21 32 38 50 (1500) 61 69 72 84 330 (300) 411 98 548 679 731 36 (3000) 854 85 906 71 (300) 85 31,017 47 63 (300) 214 73 389 422 46 64 517 (600) 99 913 34 59 32,005 59 128 50 208 91 387 411 25 27 524 65 629 33 71 (300) 825 75 923 33,031 41 83 110 203 332 70 462 523 46 (600) 93 (3000) 631 33 46 710 (1500) 11 860 61 (3000) 957 34,005 (3000) 86 138 97 (300) 99 244 99 352 540 49 59 663 (600) 789 (300) 810 46 70 966 (300) 35,192 257 350 95 498 (1500) 606 55 81 700 20 89 904 70 84 36,013 26 39 52 63 160 (300) 70 93 (600) 222 57 71 315 62 407 61 97 (600) 521 82 630 35 92 747 (600) 800 43 (300) 79 909 49 37,003 139 54 90 301 46 93 411 513 16 661 713 861 70 90 95 96 962 38,073 88 93 112 (300) 48 67 204 (600) 446 59 92 571 94 613 765 834 947 56 39,096 325 68 433 34 38 48 528 79 620 74 (600) 82 (300) 85 89 704 (1500) 5 56 60 83 825 918 79 97.

40,002 8 14 (300) 72 136 95 228 (300) 59 342 48 90 401 30 74 86 521 96 99 671 826 37 41 65 (1500) 73 95 948 61 41,035 65 72 79 114 (3000) 63 66 (1500) 81 227 307 541 52 75 76 85 92 93 653 (300) 774 859 63 (300) 920 26 35 36 61 42,005 35 (300) 140 (300) 233 343 468 532 71 77 600 700 (300) 30 39 836 942 (300) 63 43,085 (300) 114 41 217 87 331 400 20 515 33 600 23 716 34 50 (600) 52 (300) 68 80 929 44,180 217 26 (3000) 84 301 406 72 520 602 4 12 50 (1500) 96 708 24 41 810 40 55 (300) 66 (1500) 97 (1500) 99 955 45,012 173 226 36 43 56 326 85 442 589 (600) 639 723 41 64 819 34 78 (1500) 88 913 27 46 (300) 46,089 135 42 (600) 63 233 69 73 352 54 75 88 89 411 21 (300) 503 36 630 77 815 (1500) 69 (1500) 922 (300) 47,006 46 (1500) 266 88 498 516 47 748 97 809 41 73 912 (3000) 98 48,008 22 54 59 95 96 184 200 60 (3000) 319 43 66 439 63 504 (600) 11 (600) 20 98 672 77 762 70 (600) 80 49,055 74 82 276 (300) 308 9 15 95 457 64 (3000) 500 30 42 638 61 64 722 807 12 (15000) 43 64 89 94 989.

50,035 73 99 111 (600) 24 (300) 40 43 204 392 404 (300) 616 21 45 63 (300) 711 56 97 831 62 63 71 (300) 96 51,007 19 (300) 193 290 313 70 (1500) 74 (300) 418 67 516 80 (3000) 89 (3000) 629 (600) 32 728 58 66 (300) 71 812 (300) 44 938 40 73 88 52,064 133 (1500) 34 (3000) 259 83 332 481 559 654 733 45 820 921 67 86 53,029 169 231 61 97 415 24 49 57 518 96 601 758 61 (300) 814 22 (1500) 983 54,048 158 98 210 29 51 (600) 305 (1500) 8 19 439 (600) 613 66 87 707 856 75 78 (300) 926 54 (300) 80 81 55,000 55 113 49 218 25 37 74 (1500) 77 88 (3000) 323 (1500) 48 (600) 419 49 604 23 72 729 (300) 35 41 83 (300) 93 97 871 56,051 108 (3000) 27 208 56 376 87 (1500) 97 402 15 37 49 97 (600) 513 57 619 74 (300) 76 77 (600) 749 53 59 67 76 90 801 57,104 13 41 243 55 96 391 469 512 (600) 51 651 (300) 74 738 88 849 (1500) 51 900 43 55 79 94 58,047 172 (300) 247 327 63 579 (3000) 615 54 727 (300) 75 96 825 34 (600) 914 38 77 59,004 109 91 352 444 511 92 (300) 94 635 60 (1500) 728 40 45 47 834 44 961.

60,060 93 144 (300) 202 97 350 57 439 51 833 78 82 941 97 99 61,047 180 99 256 81 303 4 20 48 (300) 432 84 (600) 90 (15,000) 514 47 (1500) 48 91 (300) 742 55 59 816 83 972 90 62,001 95 151 79 97 215 66 339 (300) 91 428 503 (1500) 21 97 616 26 76 769 (300) 76 814 26 (600) 78 91 904 30 63 004 56 74 93 168 311 72 94 404 87 (600) 552 71 656 808 30 68 74 84 (300) 88 940 59 63 82 64,019 23 (300) 24 121 (1500) 42 80 234 66 312 (300) 61 88 466 535 84 93 (300) 606 32 (300) 35 56 58 77 (300) 709 61 (600) 847 906 65,013 24 52 113 53 93 99 242 57 80 85 333 (600) 421 80 505 (300) 26 637 54 84 726 36 91 (1500) 973 66,011 (300) 61 (1500) 86 124 59 82 92 (600) 99 219 49 64 68. 386 531 35 80 83 (1500) 628 793 99 801 28 901 49 61 78 81 86 87 67,026 99 152 54 80 248 337 53 64 (300) 512 32 62 612 (600) 13 19 94 751 825 48 53 62 69 72 961 74 81 99 68,071 95 173 86 230 48 55 302 6 39 49 72 468 73 516 71 631 61 86 749 895 959 88 69,001 63 154 214 53 (300) 90 99 300 (300) 16 71 418 45 569 607 26 775 99 831 73 85 907 86.

70,079 118 27 46 375 81 418 (300) 21 29 (300) 51 541 676 826 34 902 94 71,073 (300) 97 230 70 321 32 60 (600) 91 476 513 (300) 24 624 96 738 912 37 66 72,033 (600) 48 59 (300) 106 10 25 34 43 58 73 (3000) 87 207 (300) 331 47 495 (300) 514 603 (300) 45 83 97 (3000) 748 (300) 888 93 (1500) 920 86 73,007 93 103 (300) 44 (3000) 65 329 61 410 (300) 58 504 664 719 76 94 (1500) 97 817 (3000) 919 61 74,006 87 (300) 121 38 (300) 45 88 278 (300) 368 90 563 89 98 610 11 (600) 23 60 (300) 72 77 953 (3000) 67 75,025 47 50 (3000) 78 123 34 86 217 65 355 95 415 (300) 30 527 604 12 (300) 716 76,039 208 24 96 (1500) 307 16 417 52 66 (600) 573 93 607 10 73 99 706 7 25 (600) 31 (600) 87 816 58 924 51 77,039 75 (1500) 77 (300) 108 56 57 81 83 213 (600) 45 75 588 97 619 (300) 46 47 82 773 83 93 95 867 75 85 78,002 (300) 76 105 53 77 88 215 52 98 316 19 27 (600) 59 99 405 53 64 77 506 76 97 607 13 66 75 752 (300) 80 93 (300) 839 41 82 932 69 79,102 57 60 61 69 79 298 339 (300) 72 85 408 27 33 581 92 625 34 36 44 (1500) 67 727 48 88 843 96 919 54.

80,006 43 53 (600) 64 103 13 72 85 288 319 62 78 (300) 418 (1500) 72 75 82 528 37 600 2 (300) 766 75 84 835 921 31 62 (800) 77 91 81,026 42 62 70 164 207 10 53 324 40 407 29 (300) 558 659 88 726 79 83 (300) 811 (3000) 86 96 900 37 48 82,068 220 44 (600) 71 (300) 90 98 99 381 (1500) 547 99 614 28 52 84 801 (3000) 938 54 59 63 83,017 24 46 96 187 228 37 369 98 (600) 490 592 (600) 669 80 97 709 68 824 49 (600) 932 (300) 75 84,022 24 (600) 60 104 74 83 (300) 85 221 (300) 40 42 322 95 490 562 64 616 76 721 37 70 815 48 96 85,022 60 139 (600) 57 202 27 424 64 90 505 29 60 611 (300) 17 18 719 84 802 21 920 (300) 36 86,083 236 57 367 85 (300) 405 92 517 79 83 90 619 41 64 (300) 92 736 88 (600) 837 (300) 960 87.169 203 28 56 423 (1500) 24 527 29 92 613 16 96 (3000) 799 869 905 52 82 88,091 94 97 (300) 178 85 387 (1500) 91 (1500) 439 63 634 (300) 48 742 46 82 833 (3000) 65 94 932 35 59 91 (300) 89,012 100 14 35 86. 249 365 87 454 97 512 37 38 54 672 87 91 92 702 5 37 61 (3000) 69 99 811 952 68 (600) 95 97.

90,090 138 76 82 (1500) 89 90 (600) 94 238 356 57 92 (600) 433 46 59 648 50 (300) 56 835 943 63 91,012 15 16 59 214 330 501 8 54 631 85 801 63 92 92,100 64 216 17 53 480 86 527 59 (300) 73 634 54 92 709 19 81 90 866 69 980 93,000 (300) 50 134 36 69 87 313 92 472 508 21 33 40 52 635 58 732 81 917 28 38 (3000) 94,005 17 (600) 87 92 110 81 269 394 (600) 424 91 575 696 746 97 854 81 909 81.

= **Berlin**, 26. April. [Die heutige Sitzung des Abgeordnetenhauses. — Delbrück.] Der Andrang zu der heutigen Sitzung des Abgeordnetenhauses war so groß, wie kaum zuvor. Das Publikum hatte sich ziemlich zahlreich vor dem Hause angesammelt und große Gruppen sahen sich genöthigt, ohne Einlaß zu finden den Rückweg anzutreten. Die Tribünen waren lange vor Beginn der Sitzung überfüllt, auch die Hof- und Diplomatenloge waren besetzt. In ersterer bemerkte man den Hofmarschall des Kronprinzen, Grafen zu Eulenburg und den Kammerherrn des Kronprinzen von Normann, während in der Diplomatenloge die Gesandten von Sachsen und Mecklenburg, der hessische Ministerialrath Neidhard und andere Mitglieder des Bundesraths eifrig den Verhandlungen folgen. Fürst Bismarck, welcher erst nach 1 Uhr erschien, sah wohl und kräftig aus. In seiner Rede machte namentlich die Ausführung über den Rücktritt des Staatsministers Delbrück große Sensation, weil die Angaben des Fürsten durchaus den vielfach anderweit verbreiteten Gerüchten so energisch entgegen treten und mit der Ansicht in gewissen Abgeordnetenkreisen übereinstimmten, wonach sogar Aussicht vorhanden wäre, den Minister später zu den Geschäften zurückkehren zu sehen. Dem Umstande, daß Fürst Bismarck schon in der heutigen Sitzung sich über die allgemeinen Gesichtspunkte der Frage verbreitete, wollte man es beimessen, daß derselbe möglicherweise an der Fortsetzung der ersten Berathung nicht Theil nehmen würde. Morgen wird wahrscheinlich der Schwerpunkt der Debatten in den oppositionellen Reden der Centrumsmitglieder liegen, indessen schwerlich bereits die erste Lesung schließen. Die zweite und dritte sollen unmittelbar folgen, damit das Herrenhaus sobald wie möglich an die Vorlage herantreten kann. Auch dort, so versichert man, würde Fürst Bismarck an den Debatten Theil nehmen. Etwaige Badereisen des Fürsten sollen ohnehin erst nach der Anwesenheit des Kaisers von Rußland in Berlin erfolgen. — Morgen 12 Uhr Mittags wird die wiederholt avisirte Bundesrathssitzung stattfinden, wohl die letzte unter dem Präsidium des Staatsministers Delbrück. Der überwiegenden Mehrzahl der Bundesrathssitzungen im Norddeutschen Bunde wie im Deutschen Reiche hat Herr Delbrück präsidirt. Nur in den Jahren 1867 und 1871 hat Fürst Bismarck in vereinzelten Fällen den Vorsitz geführt, während derselbe namentlich im Laufe der Reichstagssessionen ab und zu einmal dem baierischen Minister-Präsidenten oder Justizminister übertragen war. Man glaubt — wie weit mit Recht bleibe dahingestellt — daß die bisherigen Geschäfte des Präsidenten des Reichskanzleramtes unter mehrere Personen vertheilt werden möchten. Jedenfalls wird die Frage einer Wiederbesetzung der durch Delbrück's Rücktritt erledigten Stelle nicht lange auf sich warten lassen.

Paderborn, 26. April. [Verhaftungen.] Im Kreise Worbis auf dem Eichsfelde befinden sich bereits neun katholische Geistliche im Gefängnisse, die übrigen sind in Untersuchung. Es handelt sich um die Ermittelung des geheimen Delegaten für die Diöcese Paderborn.

Würzburg, 26. April. [Ernennung.] Gutem Vernehmen nach hat der König die Ernennung des hiesigen Professors der Theologie, Stein, zum Bischof von Würzburg vollzogen.

Provinzial-Zeitung.

J. P. **Aus der Grafschaft Glatz**, 26. April. [Wolkenbruch.] Gestern Nachmittag zwischen 4 und 5 Uhr ging in der Gegend von Reinerz und Rückers bei heftigem Gewitter ein mit Schloßen gemischter Wolkenbruch nieder, der große Verheerungen angerichtet hat. Die Wasserwogen sollen heut früh an manchen Stellen noch über einen halben Meter hoch die Straßen überschwemmt haben, so daß es der um 4 Uhr aus Cudowa in Glatz eingetroffenen Personenpost nur mit größter Mühe gelungen ist, sich durch die wilden Fluthen durchzuarbeiten. Der Schaden ist noch gar nicht zu übersehen. Das Thermometer zeigte gestern Nachmittag 2 Uhr + 17 Gr. R. und Abends 10 Uhr noch + 10 Gr. bei Nordost 1 an. Dabei hat es die ganze Nacht über bis heut früh 8 Uhr stark geregnet. In Folge dessen sind daher auch unsere Flüsse angeschwollen. Sollten die Niederschläge — wie es allen Anschein hat — sich heut wiederholen, so dürften wir abermalige Ueberschwemmungen zu befürchten haben. Bei Absendung des Berichts fing es in der That wieder zu regnen an. Seit gestern ist die Neisse in Glatz um beinahe einen Meter gestiegen. Das Thermometer zeigte heut Nachmittag 2 Uhr + 10 Gr. R. bei Nordwest 1.

Telegraphische Depeschen.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Wien, 26. April. Die ungarischen Minister berichteten dem Kaiser heute über den Erfolg der Pester Parteibesprechung. Hierauf wurde Andrassy zum Kaiser beschieden. Die Conferenz wird morgen fortgesetzt.

Rouen, 26. April. Bei dem Theaterbrande wurden 8 Menschen getödtet, 30 verletzt.

Madrid, 26. April. Die Cortes genehmigten die drei ersten Artikel der Constitution. — Der Prinz von Wales reist Sonnabend nach Lissabon.

Kairo, 26. April. Wie aus Massuah hierher gemeldet wird, haben die egyptischen Truppen in Abessynien den Rückmarsch nach Egypten angetreten. Dieselben werden demnächst eingeschifft werden.

London, 26. April. Der Präsident von Peru, Pardo, ist gestern von Newyork hier eingetroffen. Dem Vernehmen nach wird derselbe Namens der peruanischen Regierung mit den Inhabern der peruanischen Bonds ein Abkommen treffen und alsdann nach Peru zurückkehren.

(L. Hirsch's telegraphisches Bureau.)

Prag, 26. April. Die nunmehr beendete strafgerichtliche Untersuchung in der Creditanstalts-Affaire hat ein sehr reiches Material ergeben. Die Anklageschrift umfaßt über 20 Bogen. Zu der im Juni stattfindenden Gerichtsverhandlung sind 52 Zeugen vorgeladen.

Ragusa, 26. April. Lazar Soeica, welcher Niksich cernirt, schlug den wegen Abholung von Proviant seitens der türkischen Besatzung unternommenen Ausfall zurück.

Telegraphische Course und Börsennachrichten.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Frankfurt a. M., 26. April, Nachm. 2 Uhr. 30 M. [Schlußcourse.] Londoner Wechsel 204, 20, Pariser Wechsel 81, 02, Wiener Wechsel —, —, Böhmische Westbahn 146, Elisabethbahn 124¾, Galizier 155, Franzosen*) 228, Lombarden*) 74¾, Nordwestbahn 109, Silberrente 57¾, Papierrente 54⅜, Russ. Bodencredit 83⅛, Russen 1872 91⅝, Russ. Anleihe de — —, Amerikaner de 1885 101⅝, 1860er Loose 98⅝, 1864er Loose 260, 00, Creditact.*) 117½, Oest. Nationalb. 727, 00, Darmst. B. 99⅜, Brüsseler Bank —, —, Berliner Bankverein 81⅜, Frankfurter Wechslerbank 77¼, Deutsch-österreichische Bank 90⅝, Meininger Bank 79¼, Hahn'sche Effectenbank —, Reichsbank 152 11/16, Continental —, —, Hess. Ludwigsbahn 96, Oberhessen 72, Ungarische Staatsloose 138, 00, do. Schtzw. alte 84¼, do. neue 81, Central-Pacific 90¼, Türken —, Ung. Ostb.-Obl. II. 57. Deutsche Vereinsbank —. Pardubitzer Actien —.

Sehr fest und belebt bei durchweg höheren Coursen.

Nach Schluß der Börse: Creditactien 117, Franzosen 227¾, Lombarden 74¾, 1860er Loose 97¾, Nordwestbahn —, —, Franz-Josefsbahn —, Galizier 156, Ungarische Staatsloose —, —.

*) Per medio resp. per ultimo.

Hamburg, 26. April, Nachmittags. [Schluß-Course.] Hamburger St.-Pr.-A. 114, Silberrente 57⅝, Creditactien 117¾, Nordwestbahn —, 1860er Loose 98¾, Franzosen 569½. Lombarden 187, Italienische Rente 70¼, Vereinsbank 117, Laurahütte 56, Commerzbank 84, do. II. Emission —, —, Provinzial-Disconto —, Norddeutsche 126, Anglo-deutsche 55, Internationale Bank 84¾, Amerikaner de 1885 95¾, Köln-Mindener St.-A. 100, Rheinische Eisenbahn do. 114½, Bergisch-Märkische do. 79¼, Disconto 3 pCt. — Sehr fest und steigend.

Hamburg, 26. April, Nachm. [Getreidemarkt.] Weizen loco fest, auf Termine ruhig. Roggen loco fest, auf Termine ruhig. Weizen pr. April-Mai 204½ Br., 203½ Gd., pr. Juni-Juli pr. 1000 Kilo 206 Br., 205 Gd. Roggen pr. April-Mai 148 Br., 146 Gd., pr. Juni-Juli pr. 1000 Kilo 150 Br., 149 Gd. Hafer fest. Gerste ruhig. Rüböl fest, loco 61½, pr. Mai 60, pr. Octbr. pr. 200 Pfd. 62. — Spiritus matt, pr. April 33¾, pr. Mai-Juni 34, per Juni-Juli 34½, per August-Sept. per 100 Liter 100% 36½. Kaffee ruhig, geringer Umsatz. — Petroleum matt, Standard white loco 12, 25 Br., 12, 00 Gd., per April 12, 00 Gd., per August-December 12, 00 Gd. — Wetter: Trübe.

Liverpool, 26. April, Vormittags. [Baumwolle.] (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 8000 Ballen. Unverändert. Tagesimport 33,000 B., davon 28,000 B. amerikanische.

Liverpool, 26. April, Nachmittags. [Baumwolle.] (Schlußbericht.) Umsatz 8000 Ballen, davon für Speculation und Export 1000 B. Matt. Amerikanische Ankünfte 1/16—1/32, Surats 1/16 D. niedriger.

Middl. Orleans 6 7/16, middl. amerikanische 6¼, fair Dhollerah 4 9/16, middl. fair Dhollerah 4⅜, good middl. Dhollerah 4⅛, middl. Dhollerah 3⅞, fair Bengal 4⅛, good fair Broach 5, new fair Domra 4⅝, good fair Domra 4 15/16, fair Madras 4¼, fair Pernam 6⅞, fair Smyrna 5⅝, fair Egyptian 6⅝.

Antwerpen, 26. April, Nachm. 4 Uhr 30 Min. [Getreidemarkt.] (Schlußbericht.) Geschäftslos.

Antwerpen, 26. April, Nachmittags 4 Uhr 30 Min. [Petroleum-Markt.] (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 27½ bez. und Br., per April 27¼ bez., 27½ Br., pr. Mai 27½ bez. und Br., pr. September 29 bez., 29½ Br., per September-December 29½ bez., 30 Br. — Fest.

Bremen, 26. April, Nachmittags. [Petroleum.] (Schlußbericht.) Standart white loco und pr. Mai 11, 20 Br., pr. Juni 11, 40 Br., pr. August-December 12, 25 Br. Matt.

Berlin, 26. April. Die politischen und sonstigen Befürchtungen scheint die Börse abgestreift zu haben, denn die Stimmung des heutigen Verkehres war eine durchweg gehobene. Die Zuversicht auf eine günstige Wendung der Verhältnisse, der man am Schlusse der gestrigen Börse schon begegnete, trat heute noch intensiver auf und fand in regeren Umsätzen, sowie in der steigenden Coursbewegung genügenden Ausdruck. Wenn auch ein großer Theil der effectuirten Käufe eine Folge des Deckungsbedürfnisses der Contremine gewesen sein mochte, so schien doch die Speculation auch Neukäufe ausgeführt zu haben. Die Ultimoregulirung vollzieht sich in ruhiger Weise und wird von einem vollkommen flüssigen Geldstande unterstützt. Es bedangen Deport: Credit 1,25—1,35 M., Lombarden 0,80—1 M., Franzosen 1,60 bis 1,70 M., Disconto-Commandit ¼—⅓ pCt, Laurahütte ¼ pCt., Köln-Mindener ¼—⅓ pCt., Rheinische glatt, Bergische glatt, Türken 0,40. Unter den internationalen Speculationspapieren zeichneten sich besonders Oesterreichische Creditactien durch Regsamkeit und Festigkeit aus, sie haben gegen den gestrigen Schlußcours eine Avance von ca. 9 M. durchgesetzt und schließen mit höchster Notiz. Oesterr. Staatsbahn und Lombarden blieben dem gegenüber mehr vernachlässigt. Oesterreichische Nebenbahnen behaupteten gute Festigkeit, besonders waren Galizier, Kaschau-Oderberger und Rudolfbahn beliebt. Von den localen Speculationseffecten waren Lauraactien matt und von ersten Firmen angeboten. Disconto-Commandit — deren Dividende, wie meist richtig calculirende Kreise wissen wollen, keinesfalls unter 7 pCt. betragen dürfte — nahmen ebenfalls heute an der steigenden Bewegung Theil. Disconto-Commandit 113,90, ult. 113¾—14—13—13½, Dortmunder Union 8, Laurahütte 56½, ult. 57¼—6¾—7. Auswärtige Staatsanleihen trugen heute abermals eine sehr feste Physiognomie und zeichneten sich wiederum Oesterr. Renten und 1860er Loose durch eine animirte Stimmung aus. Oesterr. Silberrente ult. 56,60—56,40—56 50, Oesterr. Papierrente ult. 53,75—3,50—3,75, 1860er Loose 97½—8½, ult. 97½—6,40—8,25. Türken und Italiener behaupteten sich bei ruhigem Geschäft gut. Russische Werthe waren recht fest. Prämienanleihen um mehrere Procent gestiegen. 8% Rumänen wiederum recht begehrt und in Folge dessen steigend. Preußische Fonds unbelebt, ebenso auch andere deutsche Staatspapiere sehr still. Das Geschäft in Eisenbahnprioritäten nahm einen ziemlich lebhaften Gang an. Oesterreichische Prioritäten sämmtlich besser, besonders Albrechtsbahn bevorzugt. Auf dem Eisenbahnactienmarkte herrschte eine recht feste Haltung, besonders waren Köln-Mindener und Rheinische beliebt, später drückten Realisationen etwas. Anhalter, Potsdamer, Halberstädter anziehend, Köln-Mindener Lit. B. in gutem Verkehr. Oberschlesische besser, Freiburger beliebt. Leichte Bahnen zwar ebenfalls fest, aber ruhiger. Nahebahn, Ostpreußische Südbahn, Lüttich-Limburger und Aachen-Mastrichter in einigem Verkehr. Rumänien rege und sehr fest. Bankactien unbelebt, jedoch sich befestigend. Centralbank für Industrie und Preuß. Bodencredit rege bei steigenden Coursen. Schaaffhausen und Dess. Landesb. anziehend. Spritbank Wrede belebt. Frankf. Wechslerbank besser. Meininger Hypotheken und Deutsche Bank in gutem Verkehr. Börsenhandelsv. niedriger. Industriepapiere meist geschäftslos. Große Pferdebahn recht lebhaft. Centralheizung und Stobwasser matt. Bockbrauerei zog etwas an. Centralstraße und Flora offerirt. Norddeutsche Eisenbahnbed. anziehend, Oberschles. Eisenbahnbed. ebenfalls fest und höher. Victoriahütte besser, Phönix behauptet. Duxer Kohlen matt, Hibernia gedrückt. Phönix B., Bergisch-Märkische und Aplerbecker gedrückt. — Um 2½ Uhr: Fest. Credit 236, Lombarden 151, Franzosen 457, Reichsbank 152¾, Disconto-Commandit 116, pr. Mai 115,75, Dortmunder Union 8, Laurahütte 56¾, Köln-Mindener 100, pr. Mai 99,75, Rheinische 114¾, Bergische 79½, Rumänen 20.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

April 26. 27.	Nachm. 2 U.	Abds. 10 U.	Morg. 6 U.
Luftdruck bei 0°	332''',19	331''',70	331''',23
Luftwärme	+ 8°,0	+ 7°,3	+ 5°,3
Dunstdruck	3''',44	3''',05	2''',96
Dunstsättigung	85 pCt.	80 pCt.	92 pCt.
Wind	NW. 2	NW. 2	NW. 2
Wetter	trübe, Regen.	trübe.	bedeckt.

Breslau, 27. April. [Wasserstand.] O.-P. 5 M. 28 Cm. U.-P. 1 M. 30 Cm.

Berliner Börse vom 26. April 1876.

Wechsel-Course.

Amsterdam 100 Fl.	8 T.	3	169,30 bz
do. do.	2 M.	3	168,40 bz
London 1 Lstr.	3 M.	2	20,34 bz
Paris 100 Frcs.	8 T.	4	81,00 bz
Petersburg 100 SR.	3 M.	6½	261,00 bz
Warschau 100 SR.	8 T.	6½	264,80 bz
Wien 100 Fl.	8 T.	4½	167,70 bz
do. do.	2 M.	4½	166,60 bz

Fonds- und Geld-Course.

Staats-Anl. 4½% consol.	4½	104,75 bz
do. 4%ige	4	99,50 bz
Staats-Schuldscheine	3½	93,00 G
Präm.-Anleihe v. 1855	3½	130,90 bzG
Berliner Stadt-Oblig.	4½	102,40 bz
Pfandbr. Berliner	4½	101,60 bzG
Pfandbr. Pommersche	3½	84,40 bzG
Pfandbr. Posensche neue	4	94,70 bzB
Pfandbr. Schlesische	3½	— —
Rentenbriefe Kur- u. Neumärk.	4	98,50 bz
Rentenbriefe Pommersche	4	97,50 B
Rentenbriefe Posensche	4	96,60 bz
Rentenbriefe Preussische	4	96,90 bz
Rentenbriefe Westfäl. u. Rhein.	4	98,25 G
Rentenbriefe Sächsische	4	98,60 bz
Rentenbriefe Schlesische	4	97,90 G
Badische Präm.-Anl.	4	116,50 bzG
Baierische 4% Anleihe	4	118,25 bz
Cöln-Mind. Prämiensch	3½	107,10 bz

Kurh. 40 Thaler-Loose 250,00 B
Badische 35 Fl.-Loose 130,00 bz
Braunschw. Präm.-Anleihe 81,00 bzG
Oldenburger Loose 136,00 B

Ducaten — —	Fremd. Bkn. 99,90 G
Sover. 20,38 bz	einl. i. Leip. — —
Napoleons 16,17 bz	Oest. Bkn. 167,70 bz
Imperials 16,65 G	Russ. Bkn. 265,00 bz
Dollars 4,18 G	

Hypotheken-Certificate.

Krupp'sche Partial-Obl.	5	101,90 bz
Unkb. Pfd. d. Pr. Hyp.-B.	4½	99,00 bzG
do. do.	5	100,20 bzG
Deutsche Hyp.-B.-Pfb.	4½	95,75 G
Kündbr. Cent.-Bod.-Cr.	4½	100,10 G
Unkünd. do. (1872)	5	101,50 bz
do. rückzb. à 110	5	107,25 bz
do. do. do.	4½	98,50 bz
Unk. H. d. Pr. Bd.-Crd. B	5	— —
do. III. Em. do.	5	103,30 bzG
Kündb. Hyp. Schuld. do.	5	99,30 G
Hyp.-Anth. Nord.-G. C. B	5	100,75 bzG
Pomm. Hyp.-Briefe	5	104,50 bzG
do. do. II. Em.	5	101,00 bzG
Goth. Präm.-Pf. I. Em.	5	109,25 bz
do. do. II. Em.	5	106,00 bz
do. 5% Pf. rkzlbr. m. 110	5	102,75 bz
do. 4½ do. do. m. 110	4½	96,00 G
Meininger Präm.-Pfdb.	4	100,90 bz
Oest. Silberpfandbr.	5½	42,75 B
do. Hyp.-Crd.-Pfdbr.	5	— —
Pfdb. d. Oest. Bd.-Cr.-Gs.	5	87 G
Schles. Bodencr.-Pfdbr.	5	100,00 G
do. do.	4½	94,25 G
Südd. Bod.-Cred.-Pfdb.	5	102,25 G
do. do. 4½%	4½	98,00 G
Wiener Silberpfandbr.	5½	— —

Ausländische Fonds.

Oest. Silberrente (1./1. 1./7. u. 1./4. 1./10.)	4⅕	56,60-60 bzG [1./4. 1./10. 56,75
do. Papierrente (1./2. 1./8. u. 1./5. 1./11.)	4⅕	53,75-75b [bG [1./5. 1./11. 53,75-
do. 54er Präm.-Anl.	4	91,90G [75bz
do. Lott.-Anl. v. 60.	5	97,50-98,50 bz
do. Credit-Loose	—	301,00 bzG
do. 64er Loose	—	245,20 bz
Russ. Präm.-Anl. v. 64	5	165,00 bzG
do. do. 1866	5	162,00 bz
do. Bod.-Cred.-Pfdbr.	5	85,25 bzG
do. Cent.-Bod.-Cr.-Pfdb.	5	87,75 bz
Russ.-Poln. Schatz-Obl.	4	84,10 bz
Poln. Pfndbr. III. Em.	4	— —
Poln. Liquid.-Pfandbr.	4	67,90 etbz
Amerik. rückz. p. 1881	6	104,40 bzG
do. do. 1885	6	101,40-50 bzG
do. 5% Anleihe	5	102,10 G
Französische Rente	5	— —
Ital. neue 5% Anleihe	5	76,30 bz
Ital. Tabak-Oblig.	6	101,00 bzB
Raab-Grazer 100 Thlr. L.	4	65,25 bzG
Rumänische Anleihe	8	98,00 bzG
Türkische Anleihe	5	11,80 B
Ung. 5% St.-Eisenb.-Anl.	5	65,75 bz

Schwedische 10 Thlr.-Loose — —
Finnische 10 Thlr.-Loose 35,00 G
Türken-Loose 32,00 bzG

Eisenbahn-Prioritäts-Actien.

Berg-Märk. Serie II.	4½	99,50 G
do. III, v. St. 3½ g.	3½	84,50 bzG
do. do. VI.	4½	97,25 bzG
do. Hess. Nordbahn	5	102,75 G
Berlin-Görlitz	5	102,00 G
do.	4½	92,75 G
do. Lit. C.	4½	90,00 B
Breslau-Freib. Lit. D.	4½	— —
do. do. E.	4½	95,40 B
do. do. F.	4½	95,40 B
do. do. G.	4½	94,60 G
do. do. H.	4½	— —
do. do. J.	4½	— —
do. do. K.	4½	88,25 bzG
Cöln-Minden III. Lit. A.	4	90 B
do. Lit. B.	4½	109 B
do. IV.	4	92,60 bzG
do. V.	4	90 B
Halle-Sorau-Guben	5	91,50 bzG
Hannover-Altenbeken	4½	94,75 G
Märkisch-Posener	5	— —
N.-M. Staatsb. I. Ser.	4	97,20 G
do. do. II. Ser.	4	—
do. do. Obl. I. u. II.	4	97,60 G
do. do. III. Ser.	4	96,50 B
Oberschles. A.	4	— —
do. B.	3½	— —
do. C.	4	— —
do. D.	4	92,50 bzG
do. E.	3½	85,50 B
do. F.	4½	— —
do. G.	4½	99,60 G
do. H.	4½	101,10 B
do. von 1869	5	103,70 G
do. von 1873	4	— —
do. von 1874	4½	98,20 G
do. Brieg-Neisse	4½	97,50 G
do. Cosel-Oderb.	4	92,25 G
do. do.	5	103,60 G
do. Stargard-Posen	4	92,50 B
do. do. II. Em.	4½	— —
do. do. III. Em.	4½	— —
do. Ndrschl. Zwgb.	3½	— —
Ostpreuss. Südbahn	5	102 G
Rechte-Oder-Ufer-B.	5	103,50 G
Schlesw. Eisenbahn	4½	99,50 G
Chemnitz-Komotau	5	32,90 B
Dux-Bodenbach	5	55,60 bz
do. II. Emission	5	41,90 bz
Prag-Dux	fr.	22,50 bz
Gal. Carl-Ludw.-Bahn	5	81,50 etbzG
do. do. neue	5	80,25 etbzG
Kaschau-Oderberg	5	56,75 bz
Ung. Nordostbahn	5	52,00 bzB
Ung. Ostbahn	5	50,60 bzB
Lemberg-Czernowitz	5	64,00 etbzB
do. do. II.	5	65,00 bzG
do. do. III.	5	54,50 bzG
Mährische Grenzbahn	5	62,50 G
Mähr.-Schl. Centralb.	fr.	18 bzB
do. II.	fr.	— —
Kronpr.-Rudolf-Bahn	5	64,50 bzG
Oesterr.-Französische	3	316,00 bzG
do. do. II.	3	300,75 bzB
do. südl. Staatsbahn	3	232,70 bz
do. neue	3	234,50 bzB
do. Obligationen	5	76,00 bzG
Warschau-Wien II.	5	95 B
do. III.	5	90,50 bzG
do. IV.	5	86,50 bzG
do. V.	5	84,25 bzG

Bank-Discont 4 pCt.
Lombard-Zinsfuss 5 pCt.

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Divid. pro	1874	1875	Zf.	
Aachen-Mastricht.	1	—	4	21,90 bzG
Berg.-Märkische	3	—	4	79,25 bz
Berlin-Anhalt	8⅝	8	4	104 bzG
Berlin-Dresden	5	—	5	21,50 bzG
Berlin-Görlitz	0	0	4	38,50 bz
Berlin-Hamburg	12⅝	—	4	169,25 G
Berl. Nordbahn	0	—	fr.	— —
Berl.-Potsd.-Magdb.	1⅝	3	4	76 bzG
Berlin-Stettin	9 11/20	—	4	123,25 bz
Böhm. Westbahn	5	5	5	70 bz
Breslau-Freib.	7⅝	5⅔	4	78,75 bzG
Cöln-Minden	6 9/20	—	4	99 60-90 bz
do. Lit. B.	5	5	3	97 50 bzG
Cuxhaven. Eisenb.	6	6	6	— —
Dux-Bodenbach. B.	0	0	4	8,75 bz
Gal. Carl-Ludw.-B.	8½	6	4	78,75-50 bz
Halle-Sorau-Gub.	0	0	4	9,75 bzB
Hannover-Altenb.	0	—	4	15,10 bz
Kaschau-Oderberg	5	—	5	40 bz
Kronpr. Rudolfb.	5	5	5	45 bz
Ludwigsh.-Bexb.	9	9	4	176,50 bz
Märk.-Posener	0	0	4	20 bzG
Magdeb.-Halberst.	3	—	4	67,50 bzG
Magdeb.-Leipzig	14	14	4	234 B
do. Lit. B.	4	4	4	95,10 bz
Mainz-Ludwigsh.	6	—	4	96,50 bz
Niederschl.-Märk.	4	4	4	97,75 G
Oberschl. A.C.D.E.	12	10½	3½	139,75 bzG
do. B.	12	10½	3½	127,75 bz
Oesterr.-Fr. St.-B.	8	6½	4	455-57,50 bz
Oest. Nordwestb.	5	5	5	211 G
Oest. Südb. (Lomb.)	1⅝	—	4	152-51 bz
Ostpreuss. Südb.	0	0	4	26,50 bzG
Rechte-O.-U.-Bahn	6⅓	6⅓	4	104 bzG
Reichenberg-Pard.	4½	4	4½	48,25 bzG
Rheinische	8	—	4	114,60 bz
do. Lit. B. (4% gar.)	4	4	4	93 G
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	4	14 25 bzG
Rumän. Eisenbahn	4	—	4	19,50-20 bz
Schweiz Westbahn	0	—	4	15,80 bzG
Stargard-Posener	4½	4½	4½	101,40 B
Thüringer Lit. A.	7½	8½	4	115 bzG
Warschau-Wien	10	—	4	192,50 bz

Eisenbahn-Stamm-Prioritäts-Actien.

Berlin-Görlitzer	4	—	5	81 G
Berliner Nordbahn	0	—	fr.	— —
Breslau-Warschau	0	0	5	— —
Halle-Sorau-Gub.	0	0	5	18 bzG
Hannover-Altenb.	0	0	5	34 G
Kohlfurt-Falkenb.	2⅝	—	5	43 bzG
Märkisch-Posener	0	—	5	64,75 bz
Magdeb.-Halberst.	3½	3½	3½	59 bzG
do. Lit. C.	5	5	5	88,50 bz
Ostpr. Südbahn	3⅔	5	5	72,10 bz
Pomm. Centralb.	0		fr.	–
Rechte-O.-U.-Bahn	6½	6⅓	5	108,50 bz
Rumänier	8	8	8	72,50 bzG
Saal-Bahn	2⅝	0	5	25,50 G
Weimar-Gera	5	2½	5	23,50 bzG

Bank-Papiere.

Allg. Deut. Hand.-G.	5	0	4	conv. 24 G
Anglo Deutsche Bk.	0	3	4	56 G
Berl. Kassen-Ver.	19½	17,7	4	179 B
Berl. Handels.-Ges.	7	5	4	85 bz
do. Prod.-u. Hdls.-B.	10½	9½	4	82,75 G
Braunschw. Bank.	7½	6⅔	4	90,10 bzG
Bresl. Disc.-Bank	4	2	4	61,25 bzG
Bresl. Maklerbank	0	0	4	— —
Bresl. Makl. Ver.-B.	4	4	4	— —
Bresl. Wechslerb.	3⅓	4	4	66 bz
Coburg. Cred.-Bnk.	4½	2½	4	73 bz
Danziger Priv.-Bk.	6	7	4	116,50 G
Darmst. Creditbk.	10	6	4	97,50 bz
Darmst. Zettelbk.	6⅔	5¼	4	92,75 G
Deutsche Bank	5	3	4	72 bz
do. Reichsbank	—	..	4½	152,75 bz
do. Hyp.-B. Berlin	7½	7½	4	93 B
Disc.-Comm.-Anth.	12	—	4	113,90 bz
Genossensch.-Bnk.	6	5½	4	96,50 G
do. junge	6	5½	4	94,50 G
Gwb. Schuster u. C.	0	0	4	12 bzG
Goth. Grundcredb.	9	—	4	105,10 bz
Hamb. Vereins.-B.	11½	9 4/9	4	118,50 bz
Hannov. Bank	6⅔	6 7/15	4	101 50 bzB
Königsb. Ver.-Bank	5⅔	5¼	4	79,25 B
Ldw.-B. Kwilecki	6½	—	4	63 G
Leipz. Cred.-Anst.	9½	7	4	117,25 G
Luxemburg. Bank	9	6½	4	106,75 B
Magdeburger do.	5⅔	5½	4	106 B
Meininger do.	4	3	4	79,10 bzG
Moldauer Lds.-Bk.	3	—	4	25 G
Nordd. Bank	10	6⅔	4	126 bzG
Nordd. Grundcr.-B.	9½	9	4	100 G
Oberlausitzer Bk.	0	2	4	53 B
Oest. Cred.-Actien	6⅞	5	4	224 23,25 bz
Posner Prov.-Bank	6	2½	4	97 bzG
Pr. Bod.-Cr.-Act.-B.	8	8	4	97,90 bzG
Pr. Cent.-Bod.-Crd.	9½	9½	4	117,50 bzB
Sächs. Bank	10½	10	4	119,75 bzG
Sächs. Cred.-Bank	5	5½	4	78,50 B
Schl. Bank-Verein	6	5	4	82,75 G
Schl. Vereinsbank	5	4½	4	85,50 bz
Thüringer Bank	6	5	4	73,75 G
Weimar. Bank	5½	0	4	42,10 bzG
Wiener Unionsb.	5	2 6/7	4	92 B

(In Liquidation.)

Berliner Bank	0	—	fr.	87,50 G
Berl. Bankverein	4⅔	0	fr.	81 bz
Berl. Lombard-B.	0	—	fr.	5,25 B
Berl. Prod-Makl.-B.	0	—	fr.	— —
Berl. Wechsler.-B.	0	—	fr.	41,50 B
Br.-Pr.-Wechsl.-B.	0	—	fr.	— —
do. Hand. u. Entrep.	0	—	fr.	— —
Centralb. f. Genos	0	—	fr.	96,25 G
Deutsche Unionsb.	3	0	fr.	76,75 G
Hannov. Disc.-Bk.	0	8⅕	fr.	87,10 bzG
Hessische Bank	0	—	fr.	55 bzG
Ndrschl. Cassenv.	0	—	fr.	— —
Ostdeutsche Bank	6	—	fr.	85,50 G
Pos. Pr.-Wechsl.-B.	0	—	fr.	— —
Pr. Credit-Anstalt	0	—	fr.	59,75 B
Pr. Wechsler-Bnk.	0	—	fr.	—
Schl. Centralbank	2	—	fr.	—
Ver.-Bk. Quistorp	0	—	fr.	6,10 etbzG

Industrie-Papiere.

Berl. Eisenb.-Bd-A.	7⅔	—	fr.	119 B
D. Eisenbahnb.-G.	0	—	4	13,25 bz
do. Reichs-u. Co.-E.	4	—	4	68 G
Märk. Sch. Masch. G.	0	—	4	16 G
Nordd. Gummifab.	5⅔	5	4	52 bzB
do. Papierfabr.	4	—	4	15 B
Westend, Com.-G.	0	—	fr.	4 bz
Pr. Hyp.-Vers.-Act.	18⅔	18	4	125,25 G
Schles. Feuervers.	17	20	4	620 G
Donnersmarkhütte	4	—	4	18 bzG
Dortm. Union	0	—	4	8 bzG
Königs- u. Laurah.	10	—	4	56,50 bz
Lauchhammer	0	—	4	17,50 bz
Marienhütte	7⅔	—	4	63,50 bzG
Moritzhütte	0	—	4	30 B
OSchl. Eisenwerk	1	—	4	— —
Redenhütte	0	—	4	2,90 bzB
Schl. Kohlenwerke	0	—	4	10,25 G
Schl. Zinkh.-Actien	7	—	4	— —
do. St.-Pr.-Act.	7	—	4½	— —
Tarnowitz. Bergb.	0	—	4	40,25 bzG
Vorwärtshütte	1	—	4	17 B
Baltischer Lloyd	0	—	4	39,75 B
Bresl. Bierbrauer.	0	0	4	— —
Bresl. E.-Wagenb.	8⅔	6⅔	4	47 bzG
do. ver. Oelfabr.	5	—	4	49 bzG
Erdm. Spinnerei	4	—	4	20 bzG
Görlitz. Eisenb.-B.	2⅔	—	4	41 B
Hoffm's Wag. Fabr.	0	—	4	12,75 G
O.-Schl. Eisenb.-B.	2	0	4	27 bzG
Schl. Leinenind.	7⅔	—	4	84 bzG
S. Act.-Br. (Scholtz)	0	—	fr.	— —
do. Porzellan	0	—	4	— —
Schl. Tuchfabrik	0	—	4	—
do. Wagenb.-Anst.	0	0	fr	2,75 B [849
Schl. Wellw.-Fabr.	0	—	4	29 G
Wilhelmshütte MA.	4	—	4	— —

[Aus der Handelstags-Commission für die Handelsverträge.] Die Commission des Deutschen Handelstages für die Handelsverträge sollte schon Ende März zusammentreten, um die von der Handelskammer, kaufmännischen Corporationen, wirthschaftlichen Vereinen, industriellen Firmen u. s. w. erstatteten Gutachten in einem Berichte zunächst an den bleibenden Ausschuß des Handelstages zusammenzufassen und zu berathen. Die Bedeutung und Menge des Materials, das zum Theil sehr verspätet einging, mehr als 300 zum größeren Theil sehr umfangreiche Berichte über fast 2000 verschiedene Handelsartikel, welche bei der Ausfuhr des Reiches zu berücksichtigen sind und sich nahezu über alle Zolltarife der Erde verbreiten, lagen vor, haben den Zusammentritt der Commission hinausschieben lassen, und gestattete erst die Verhandlung des von Herrn Dr. Rentzsch zusammengesetzten Berichtes in drei Sitzungstagen, am 19., 20. und 21. April, deren Theilnehmer wir schon neulich genannt haben. In der Sitzung des bleibenden Ausschusses des Handelstages vom 22. April, zu welcher sich nahezu alle Mitglieder des Ausschusses einfanden, berichtete der Vorsitzende, Geh. Commerzienrath Heimendahl, über das Zustandekommen des Berichtes und die Stellung der Commission zu demselben. Die Schlußverhandlungen der Commission in den drei Sitzungstagen und die inzwischen noch eingelaufenen Berichte machten dann eine Anzahl von Zusätzen und Aenderungen der Vorlage nothwendig, welche den heutigen Verhandlungen des Ausschusses mit dem Bericht zu Grunde gelegt werden. Nach eingehender Erörterung genehmigte der Ausschuß unter lebhafter Anerkennung der Verdienste der Herren Heimendahl und Dr. Rentzsch den Bericht und beschloß die Absendung desselben an das Reichskanzleramt. Hierbei soll auf Antrag der Commission das Gesuch an den Reichskanzler ausgesprochen werden, daß zu den Verhandlungen über neu abzuschließende Handelsverträge Sachverständige aus den Handels- und Industriezweigen zugezogen werden möchten, wobei sich das Handelstags-Präsidium zu Vorschlägen über geeignet erscheinende Persönlichkeiten gern erbietet. Die bis zum 15. Mai noch ferner eingehenden Gutachten sollen in einem Nachberichte zusammengefaßt werden, dessen Bearbeitung die Herren Heimendahl und Rentzsch übernehmen. Eine Veröffentlichung der Berichte soll erst in einiger Zeit erfolgen. In derselben Sitzung vom 22. nahm der Ausschuß die Wahl des Präsidenten vor und betraute mit diesem Amte wiederum Commerzienrath **Delbrück**, der zur lebhaften Freude des Ausschusses sich dazu bereit erklärte. Das General-Secretariat ist interimistisch dem Dr. H. **Rentzsch** übertragen.

Berlin, 26. April. [Productenbericht.] Der Terminhandel in Roggen war heute eng begrenzt, aber die Stimmung hat mehr Festigkeit gezeigt, auch ist in den Preisen eine kleine Besserung erkennbar. Das Effectivgeschäft blieb schwerfällig. Geringe Qualitäten will man auch zu niedrigen Preisen nicht kaufen; schöne Waare ist sehr wenig am Markt. — Roggenmehl fest. — Weizen etwas höher, Umsatz mäßig. Die Verkaufslust ist schwach vertreten. — Hafer loco ziemlich fest. Termine ohne wesentliche Aenderung. — Für Rüböl hat man sich etwas erhöhten Frderungen fügen müssen, doch blieb der Umsatz beschränkt. — Spiritus hat sich bei zurückhaltenden Anerbietungen eine Kleinigkeit höher verwerthen lassen.

Weizen loco 180—220 M. pro 1000 Kilogr. nach Qualität, gefordert pr. April-Mai 200½—201½ M. bez., pr. Mai-Juni do. bez., pr. Juni-Juli 203½—204½ Mark bez., pr. Juli-August 207—207½ Mark bez., pr. August-Septbr. — Mark bez., pr. September-October 209½ M. bez. — Gekündigt 1000 Ctr. — Kündigungspreis 201 M. — Roggen loco 147 bis 165 Mark nach Qualität gefordert, schwimmend russischer 146—150 M. bez., polnischer 151—152 Mark bez., inländischer 160—165 Mark bez., defect russischer — M ab Bahn bez., pr. Frühjahr 148 bis 148½ Mark bez., pr. Mai-Juni 146½—147—146½ Mark bez., pr. Juni-Juli 146—146½—146 M. bez., per Juli-August 146½ M. bez., pr. September-October 149—149½ Mark bez. — Gekündigt 2000 Centner. — Kündigungspreis 148½ Mark. — Gerste loco 141—180 M. nach Qualität gefordert. — Hafer per 1000 Kilo loco 156 bis 190 M. nach Qualität gefordert, ost- und westpreußischer 166—180 M., russischer 150—180 M., pommerscher und mecklenburgischer 183—187 M., böhmischer — M., schwedischer 183—186 M. ab Bahn bez., pr. Frühjahr 170—171—171½ M. bez., pr. Mai-Juni 166 Mark bez., pr. Juni-Juli 164½ Mark Gd., pr. Juli-August 160½—161 M. bez., pr. Septbr.-October 156½ M. bez. Gekündigt 3000 Ctnr. Kündigungspreis 170½ M. — Erbsen Kochwaare 178—210 M., Futterwaare 170—177 M. — Weizenmehl pr. 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack Nr. 0: 27,50—26,50 M. bez., Nr. 00: — Mark bez., Nr. 0 und 1: 25,50—24,00 M. — Roggenmehl pr. 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack: Nr. 0: 23,50—22,00 M., Nr. 0 und 1: 21,25—19,75 Mark bez. — Roggenmehl pr. 100 Kilo Br. incl Sack Nr. 0 und 1: April-Mai 20,75—80 Mark bez., pr. Mai-Juni 20,75—80 M. bez., pr. Juni-Juli 20,90 M. bez., pr. Juli-August 21,00 M. bez., pr. Aug.-Sept. — M. bez., pr. Septbr.-October 21,10 M. bez., pr. Februar-März — M. bez., pr. April 20,75—80 M. bez. — Gekündigt 1500 Ctnr. Kündigungspreis 20,75 M. — Rüböl per 100 Kilo loco ohne Faß — M. bez., pr. April-Mai 61,2—3 M. bez., pr. Mai-Juni 61,2—3 M., pr. Juni-Juli — M bez., pr. September-October 62,8—63 M. bez., pr. April 61,2—3 M. bez. — Gekündigt — Ctnr. — Kündigungspreis — M. — Leinöl loco — M. — Petroleum loco per 100 Kilo incl. Faß 29 M. bez., pr. April-Mai — M., pr. September-October 24,9 M. bez., pr. April 26 M. B. — Kündigungspreis — M.

Spiritus loco „ohne Faß" per 10,000 pCt. 44,4 M. bez., „mit Faß" pr. April-Mai 44,6—8 M. bez., pr. Mai-Juni do. M. bez., pr. Juni-Juli 45,5—8 M. bez., pr. Juli-August 46,6—9 Mark bez., pr. August-September 47,6—9 Mark bez., pr. September-October 48 bis 48,3 Mark bez., per April 44,6 8 Mark bez. — Gek. — Liter. — Kündigungspreis — Mark.

Breslau, 27. April, 9½ Uhr Vorm. Die Stimmung am heutigen Markte war für Getreide fester, bei schwachem Angebot, Preise gut behauptet.

Weizen, höhere Forderungen erschwerten den Umsatz, pr. 100 Kilogr. schlesischer weißer 16,50 bis 18,80—20,60 Mark, gelber 16,20—18,20 bis 19,40 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen, feine Qualitäten gut verkäuflich, per 100 Kilogr. 13,50 bis 14,60 bis 16,20 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Gerste gut behauptet, per 100 Kilogr. 13,00—15,00—16,00 Mark, weiße 16,50—17,20 Mark.

Hafer in ruhiger Haltung, per 100 Kilogr. 17,80 bis 18,90 bis 19,80 Mark, feinster über Notiz.

Mais gut behauptet, per 100 Kilogr. 11,00—12,00 Mark.

Erbsen gut preishaltend, per 100 Kilogr. 17—18—20,50 Mark.

Bohnen wenig verändert, per 100 Kilogr. 14,80—15,80—16,50 Mark.

Lupinen bessere Qualitäten mehr beachtet, per 100 Kilogr. gelbe 9,20 bis 11,10 Mark, blaue 9,40—11,30 Mark.

Wicken in sehr gedrückter Stimmung, per 100 Kilogr. 16,80—17,80 bis 18,80 Mark.

Pro 100 Kilogramm netto in Mark und Pf.

Schlag-Leinsaat	27	—	25	—	22	25
Winterraps	27	75	26	75	24	75
Winterrübsen	26	75	25	75	23	75
Sommerrübsen	28	—	27	—	26	—
Leindotter	26	—	25	—	24	—

Rapskuchen mehr beachtet, pr. 50 Kilogr. 7,30—7,60 Mark.

Leinkuchen ohne Aenderung, pr. 50 Kilogr. 9,20—9,70 Mark.

Thymothee sehr fest, pr. 50 Kilogr. 36—39—42 Mark.

Kleesamen bei schwachen Zufuhren Preise nominell, rother sehr fest, pr. 50 Kilogr. 57—63—65—70 Mark, — weißer ohne Umsatz, pr. 50 Kilogr. 82—92—95—100 Mark, hochfeiner über Notiz.

Mehl wenig verändert, pr. 100 Kilogr. Weizen fein alt 29,75—30,75 Mark, neu 27—27,75 Mark, Roggen fein 25,75—26,75 Mark, Hausbacken 24,75—25,75 Mark, Roggen-Futtermehl 9,75—10,75 Mark, Weizenkleie 7,75 bis 8,50 Mark.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Stein.
Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.